A°. 1929.



N° 32.

PUBLICATIE-BLAD.

BESCHIKKING *van den 20sten Februari 1929, No. 215, bepalende de plaatsing in het Publicatieblad van het Koninklijk besluit van den 16den October 1928 (Staatsblad No. 397), bepalende de bekendmaking in het Staatsblad van de toetreding van Nederland, Nederlandsch-Indie, Suriname en Curaçao tot het internationaal luchtvaartverdrag van Parijs van 13 October 1919, alsmede tot de protocollen van Londen van 27 October 1922 en 30 Juni 1923, houdende wijziging onderscheidenlijk van artikel 5 en van artikel 34 van het verdrag (Staatsblad 1928, No. 226).*

DE GOUVERNEUR van Curaçao,

Gelezen de missive van den Minister van Kolonien van 13 November 1928, 5de Afdeeling, No. 11/514, waarbij ter bekendmaking is ontvangen het Koninklijk besluit van den 16den October 1928 (Staatsblad No. 397), bepalende de bekendmaking in het Staatsblad van de toetreding van Nederland, Nederlandsch-Indie, Suriname en Curaçao tot het internationaal luchtvaartverdrag van Parijs van 13 October 1919, alsmede tot de protocollen van Londen van 27 October 1922 en 30 Juni 1923, houdende wijziging onderscheidenlijk van artikel 5 en van artikel 34 van het verdrag (Staatsblad 1928, No. 226).

Heeft goedgevonden te bepalen:

dat voormeld Koninklijk besluit van 16 October 1928 (Staatsblad No. 397) nevens afschrift dezer beschikking in het Publicatieblad zal worden geplaatst.

De Gouverneur voornoemd,
L. A. FRUYTIER.

Uitgegeven den 5n. April 1929.
De Gouvernements-Secretaris,
BOOMGAART.

WIJ WILHELMINA, BIJ DE GRATIE GODS, KONINGIN DER NEDERLANDEN, PRINSES VAN ORANJE-NASSAU, ENZ., ENZ., ENZ.

Gezien de wet van 2 Juli 1928 (*Staatsblad* nº. 226), betreffende goedkeuring van de toetreding van *Nederland* tot het op 13 October 1919 te *Parijs* gesloten verdrag, houdende regeling van de luchtvaart, alsmede tot de protocollen van *Londen* van 27 October 1922 en 30 Juni 1923 tot wijziging onderscheidenlijk van artikel 5 en van artikel 34 van het verdrag;

Overwegende, dat Wij voor *Nederland*, *Nederlandsch-Indië*, *Suriname* en *Curaçao* tot genoemd verdrag en genoemde protocollen zijn toegetreden en dat die toetreding op 22 Augustus 1928 ter kennis is gebracht van de Fransche Regeering;

Op de voordracht van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken van 10 October 1928, Directie van het Protocol, nº. 31370;

Hebben goedgevonden en verstaan:

meergemelde toetreding te doen bekend maken door de plaatsing van dit besluit in het *Staatsblad*.

Een afdruk van de teksten van meergenoemd verdrag en meergenoemde protocollen, alsmede een Nederlandsche vertaling van het verdrag, zooals het na de daarin aangebrachte wijzigingen luidt, zijn bij dit besluit gevoegd.

Onze Ministers, Hoofden van Departementen van Algemeen Bestuur, zijn, ieder voor zooveel hem betreft, belast met de uitvoering van hetgeen ten deze wordt vereischt.

Het Loo, den 16den October 1928.

WILHELMINA.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
BEELAERTS VAN BLOKLAND.

Uitgegeven den *achtsten* November 1928.

De Minister van Justitie,
J. DONNER.

CONVENTION

portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919

LES ETATS-UNIS D'AMERIQUE, LA BELGIQUE, LA BOLIVIE, LE BRESIL, L'EMPIRE BRITANNIQUE, LA CHINE, CUBA, L'EQUATEUR, LA FRANCE, LA GRECE, LE GUATEMALA, HAITI, LE HEDJAZ, LE HONDURAS, L'ITALIE, LE JAPON, LE LIBERIA, LE NICARAGUA, LE PANAMA, LE PEROU, LA POLOGNE, LE PORTUGAL, LA ROUMANIE, L'ETAT SERBE-CROATE-SLOVENE, LE SIAM, L'ETAT TCHECO-SLOVAQUE ET L'URUGUAY,

Considérant les progrès de la navigation aérienne et l'intérêt universel d'une réglementation commune;

Estimant qu'il est nécessaire de poser, dès à présent, certains principes et certaines règles propres à éviter des controverses;

Animés du désir de favoriser le développement par l'air des communications internationales dans un but pacifique;

CONVENTION

relating to the regulation of aerial navigation dated 13th october 1919

THE UNITED STATES OF AMERICA, BELGIUM, BOLIVIA, BRAZIL, THE BRITISH EMPIRE, CHINA, CUBA, ECUADOR, FRANCE, GREECE, GUATEMALA, HAITI, THE HEDJAZ, HONDURAS, ITALY, JAPAN, LIBERIA, NICARAGUA, PANAMA, PERU, POLAND, PORTUGAL, ROUMANIA, THE SERB-CROAT-SLOVENE STATE, SIAM, CZECHO-SLOVAKIA, AND URUGUAY,

Recognising the progress of aerial navigation, and that the establishment of regulations of universal application will be to the interest of all;

Appreciating the necessity of an early agreement upon certain principles and rules calculated to prevent controversy;

Desiring to encourage the peaceful intercourse of nations by means of aerial communication;

CONVENZIONE

per il regolamento della navigazione aerea in data del 13 ottobre 1919

GLI STATI UNITI D'AMERICA, IL BELGIO, LA BOLIVIA, IL BRASILE, L'IMPERO BRITANNICO, LA CINA, CUBA, L'EQUATORE, LA FRANCIA, LA GRECIA, IL GUATEMALA, HAITI, L'HEDJAZ, L'HONDURAS, L'ITALIA, IL GIAPPONE, LA LIBERIA, IL NICARAGUA, IL PANAMA, IL PERU, LA POLONIA, IL PORTOGALLO, LA ROMANIA, LO STATO SERBO-CROATO-SLOVENO, IL SIAM, LA CZECO-SLOVACCHIA E L'URUGUAI.

Considerando i progressi della navigazione aerea e il vantaggio di un regolamento comune di questa materia, di interesse universale;

Stimando necessario porre fin d'ora certi principi e certe regole atte a evitare controversie;

Mossi dal desiderio di favorire lo sviluppo delle comunicazioni internazionali aeree per fini pacifici;

Ont résolu de conclure une convention à cet effet et ont désigné pour leurs Plénipotentiaires, sous réserve de la faculté de pourvoir à leur remplacement pour la signature, savoir.

Le Président des Etats-Unis d'Amérique:

L'Honorable Frank Lyon Polk, Sous-Secrétaire d'Etat.

Sa Majesté le Roi des Belges:

M. Paul Hymans, Ministre des Affaires étrangères, Ministre d'Etat.

Le Président de la République de Bolivie:

M. Ismaël Montes, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Bolivie à Paris.

Le Président de la République du Brésil:

M. Olyntho de Magalhaës, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Brésil à Paris.

Sa Majesté le Roi du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande et des [illegible] *George, M. P., Premier Lord de la Trésorerie et Premier Ministre,*

et

Pour le Dominion du Canada, par

L'Honorable Sir Albert Edward Kemp, K.C.M.G., Ministre des Forces d'Outre-Mer.

Pour le Commonwealth d'Australie, par

L'Honorable George Foster Pearce, Ministre de la Défense.

Pour l'Union Sud-Africaine, par

Le Très Honorable vicomte Milner, G.C.B., G.C.M.G.

Pour le Dominion de la Nouvelle-Zélande, par

L'Honorable Sir Thomas Mackenzie, K.C.M.G., Haut Commissaire pour la Nouvelle-Zélande dans le Royaume-Uni.

Pour l'Inde, par

Le Très Honorable Baron Sinha, K.C., Sous-Secrétaire d'Etat pour l'Inde.

Le Président de la République Chinoise:

M. Vikyiun Wellington Koo, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Chine à Washington.

Have determined for these purposes to conclude a convention, and have appointed as their Plenipotentiaries the following, reserving the right of substituting others to sign the same convention.

The President of the United States of America:

The Honourable Frank Lyon Polk, Under-Secretary of State.

His Majesty the King of the Belgians:

Mr. Paul Hymans, Minister for Foreign Affairs, Minister of State.

The President of the Republic of Bolivia:

Mr. Ismaël Montes, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of Bolivia at Paris.

The President of the Republic of Brazil:

Mr. Olyntho de Magalhaës, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of Brazil at Paris.

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions [illegible] *Treasury and Prime Minister,*

and

For the Dominion of Canada, by

The Honourable Sir Albert Edward Kemp, K.C.M.G., Minister of the Overseas Forces.

For the Commonwealth of Australia, by

The Honourable George Foster Pearce, Minister of Defence.

For the Union of South Africa, by

The Right Honourable Viscount Milner, G.C.B., G.C.M.G.

For the Dominion of New Zealand, by

The Honourable Sir Thomas Mackenzie, K.C.M.G., High Commissioner for New Zealand in the United Kingdom.

For India, by

The Right Honourable Baron Sinha, K.C., Under-Secretary of State for India.

The President of the Chinese Republic:

Mr. Vikyiun Wellington Koo, Envoy extraordinary and Minister plenipotentiary of China at Washington.

Hanno risoluto di conchiudere una convenzione a questo fine e hanno designato per Loro plenipotenziari, con riserva della facoltà di sostituitne altri per la sottoscrizione:

Il Presidente degli Stati Uniti d'America:

L'Onorevole Frank Lyon Polk, Sotto Segretario di Stato.

Sua Maestà il Re dei Belgi:

Paul Hymans, Ministro degli affari esteri, Ministro di Stato.

Il Presidente della Repubblica di Bolivia:

Ismaël Montes, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario di Bolivia a Paris.

Il Presidente della Repubblica del Brasile:

Olyntho de Magalhaës, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Brasile a Paris.

Sua Maestà il Re del Regno Unito dei Gran Bretagna ed Irlanda e dei Territori Britannici d'Oltremare, Impera- [illegible] *Primo Ministro.*

E per il Dominio del Canada:

L'Onorevole Sir Albert Edward Kemp, K.C.M.G., Ministro delle Forze d'Oltremare.

Per la Federazione Australiana:

L'Onorevole George Foster Pearce, Ministro della Difesa.

Per l'Unione dell'Africa Meridionale:

L'Onorevolissimo Visconte Milner, G. C. B., G. C. M. G.

Per il Dominio della Nuova Zelanda:

L'Onorevole Sir Thomas Mackenzie, K. C. M. G., Alto Commissario della Nuova Zelanda nel Regno Unito.

Per l'India:

L'Onorevolissimo Barone Sinha, K. C., Sotto Segretario di Stato per l'India.

Il Presidente della Repubblica Cinese:

Vikyiun Wellington Koo, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Cina a Washington.

Le Président de la République Cubaine:

M. Antonio Sanchez de Bustamante, Doyen de la Faculté de droit de l'Université de la Havane, Président de la Société cubaine de Droit international.

Le Président de la République de l'Equateur:

M. Enrique Dorn y de Alsùa, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de l'Equateur à Paris.

Le Président de la République Française:

M. Georges Clemenceau, Président du Conseil, Ministre de la Guerre.

Sa Majesté le Roi des Hellènes:

M. Nicolas Politis, Ministre des Affaires étrangères.

Le Président de la République de Guatémala:

M. Joaquim Mendez, ancien Ministre d'Etat aux Travaux publics et à l'Instruction publique, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Guatémala à Washington, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire en mission spéciale à Paris.

Le Président de la République d'Haïti:

M. Tertullien Guilbaud, Envoyé ex-

Sa Majesté le Roi du Hedjaz:

M. Rustem Haïdar.

Le Président de la République du Honduras:

Le Docteur Policarpe Bonilla, en mission spéciale à Washington, ancien Président de la République du Honduras, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire.

Sa Majesté le Roi d'Italie:

L'Honorable Tommaso Tittoni, Sénateur du Royaume, Ministre des Affaires étrangères.

Sa Majesté l'Empereur du Japon:

M. K. Matsui, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de S. M. l'Empereur du Japon à Paris.

Le Président de la République de Libéria:

L'Honorable C. D. B. King, Secrétaire d'Etat.

Le Président de la République du Nicaragua:

M. Salvador Chamorro, Président de la Chambre des députés.

Le Président de la République de Panama:

M. Antonio Burgos, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Panama à Madrid.

The President of the Cuban Republic:

Mr. Antonio Sanchez de Bustamante, Dean of the Faculty of Law in the University of Havana, President of the Cuban Society of International Law.

The President of the Republic of Ecuador:

Mr. Enrique Dorn y de Alsùa, Envoy extraordinary and Minister plenipotentiary of Ecuador at Paris.

The President of the French Republic:

Mr. Georges Clemenceau, President of the Council, Minister of War.

His Majesty the King of the Hellenes:

Mr. Nicolas Politis, Minister for Foreign Affairs.

The President of the Republic of Guatemala:

Mr. Joaquim Mendez, formerly Minister of State for Public Works and Public Instruction, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of Guatemala at Washington, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary on special mission at Paris.

The President of the Republic of Haïti:

Mr. Tertullien Guilbaud, Envoy extra-

His Majesty the King of the Hedjaz:

Mr. Rustem Haïdar.

The President of the Republic of Honduras:

Dr. Policarpe Bonilla, on special mission to Washington, formerly President of the Republic of Honduras, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary.

His Majesty the King of Italy:

The Honourable Tommaso Tittoni, Senator of the Kingdom, Minister for Foreign Affairs.

His Majesty the Emperor of Japan:

Mr. K. Matsui, Ambassador extraordinary and Plenipotentiary of H. M. the Emperor of Japan at Paris.

The President of the Republic of Liberia:

The Honourable C.D.B. King, Secretary of State.

The President of the Republic of Nicaragua:

Mr. Salvador Chamorro, President of the Chamber of Deputies.

The President of the Republic of Panama:

Mr. Antonio Burgos, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of Panama at Madrid.

Il Presidente della Repubblica Cubana:

Antonio Sanchez de Bustamante, Decano della Facoltà di diritto dell'Università dell'Avana, Presidente della Società cubana di diritto internazionale.

Il Presidente della Repubblica dell'Equatore:

Enrique Dor y de Alsùa, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario dell'Equatore a Paris.

Il Presidente della Repubblica Francese:

Georges Clemenceau, Presidente del Consiglio, Ministro della Guerra.

Sua Maestà il Re degli Elleni:

Nicola Politis, Ministro degli affari esteri.

Il Presidente della Repubblica di Guatemala:

Joaquin Mendez, già Ministro di Stato dei lavori pubblici e dell'istruzione pubblica, Inviato straodinario e Ministro plenipotenziario del Guatemala a Washington, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario in missione speciale a Parigi.

Il Presidente della Repubblica di Haïti:

Tertulliano Guilbaud, Inviato straordi-

Sua Maestà il Re dell'Hediaz:

Rustem Haïdar.

Il Presidente della Repubblica di Honduras:

Il dottor Policarpe Bonilla, in missione speciale a Washington, già Presidente della Repubblica di Honduras, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario.

Sua Maestà il Re d'Italia:

L'Onorevole Tommaso Tittoni, Senatore del Regno, Ministro degli affari esteri.

Sua Maestà l'Imperatore del Giappone:

K. Matsui, Ambasciatore straordinario e plenipotenziario di S. M. l'Imperatore del Giappone a Parigi.

Il Presidente della Repubblica di Liberia:

L'Onorevole C. D. B. King, Segretario di Stato.

Il Presidente della Repubblica di Nicaragua:

Salvador Chamorro, Presidente della Camera dei deputati.

Il Presidente della Repubblica del Panama:

Antonio Burgos, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Panama a Madrid.

Le Président de la République du Pérou:

M. Carlos G. Candamo, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire du Pérou à Paris.

Le Président de la République Polonaise:

M. Ignace J. Paderewski, Président du Conseil des Ministres, Ministre des Affaires étrangères.

Le Président de la République Portugaise:

Le Docteur Affonso da Costa, ancien Président du Conseil des Ministres.

Sa Majesté le Roi de Roumanie:

M. Nicolas Misu, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de Roumanie à Londres.

Sa Majesté le Roi des Serbes, des Croates, et des Slovènes:

M. Milenko R. Vesnitch, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi des Serbes, des Croates, et des Slovènes à Paris.

Sa Majesté le Roi de Siam:

Son Altesse le Prince Charoon, Envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire de S. M. le Roi de

Le Président de la République Tchécoslovaque:

M. Charles Kramàř, Président du Conseil des Ministres.

Le Président de la République de l'Uruguay:

M. Juan Antonio Buero, Ministre de l'Industrie, ancien Ministre des Affaires étrangères.

Lesquels ont convenu des dispositions suivantes:

CHAPITRE PREMIER.

Principes généraux.

Article premier. — Les Hautes Parties Contractantes reconnaissent que chaque Puissance a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

Au sens de la présente Convention, le territoire d'un Etat sera entendu comme comprenant le territoire national métropolitain et colonial, ensemble les eaux territoriales adjacentes audit territoire.

Art. 2.—Chaque Etat contractant s'engage à accorder en temps de paix, aux aéronefs des autres Etats contractants, la liberté de passage inoffensif au-dessus de son territoire, pourvu que les conditions établies dans la présente Convention soient observées.

The President of the Republic of Peru:

Mr. Carlos G. Candamo, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of Peru at Paris.

The President of the Polish Republic:

Mr. Ignace J. Paderewski, President of the Council of Ministers, Minister for Foreign Affairs.

The President of the Portuguese Republic:

Dr. Affonso da Costa, formerly President of the Council of Ministers.

His Majesty the King of Roumania:

Mr. Nicolas Misu, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of Roumania at London.

His Majesty the King of the Serbs, the Croats, and the Slovenes:

Mr. Milenko R. Vesnitch, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of H. M. the King of the Serbs, the Croats, and the Slovenes at Paris.

His Majesty the King of Siam:

His Highness Prince Charoon, Envoy extraordinary and Minister Plenipotentiary of H. M. the King of Siam

The President of the Czecho-Slovak Republic:

Mr. Karel Kramàř, President of the Council of Ministers.

The President of the Republic of Uruguay:

Mr. Juan Antonio Buero, Minister of Industry, formerly Minister of Foreign Affairs.

Who have agreed as follows:

CHAPTER I.

General principles.

Article 1. — The High contracting Parties recognise that every Power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory.

For the purpose of the present Convention the territory of a State shall be understood as including the national territory, both that of the mother country and of the colonies, and the territorial waters adjacent thereto.

Art. 2. — Each contracting State undertakes in time of peace to accord freedom of innocent passage above its territory to the aircraft of the other contracting States, provided that the conditions laid down in the present Convention are observed.

Il Presidente della Repubblica del Perù:

Carlos G. Candamo, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario del Perù a Parigi.

Il Presidente della Repubblica Polacca:

Ignazio J. Paderewski, Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro degli affari esteri.

Il Presidente della Repubblica Portoghese:

Il dottor Affonso da Costa, già presidente del Consiglio dei ministri.

Sua Maestà il Re di Romania:

Nicolas Misu, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario di Romania a Londra.

Sua Maestà il Re dei Serbi, dei Croati e degli Sloveni:

Milenko R. Vesnitch, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario di S. M. il Re dei Serbi, dei Croati e degli Sloveni a Parigi.

Sua Maestà il Re del Siam:

Sua Altezza il principe Charoon, Inviato straordinario e Ministro plenipotenziario di S. M. il Re del Siam

Il Presidente della Repubblica Czeco-Slovacca:

Carlo Kramàr, presidente del Consiglio dei ministri.

Il Presidente della Repubblica dell'Uruguay:

Juan Antonio Buero, Ministro dell'industria, già Ministro degli affari esteri.

I quali sono convenuti nelle disposizioni seguenti:

CAPITOLO I.

Principi generali.

Art. 1. — Le Alte Parti contraenti riconoscono che ogni Potenza ha la sovranità piena ed esclusiva sullo spazio atmosferico al disopra del suo territorio e delle sue acque territoriali.

Ai sensi della presente convenzione, per territorio d'uno Stato s'intenderà il territorio nazionale metropolitano e coloniale, unitamente alle sue acque territoriali.

Art. 2. — Ogni Stato contraente si obbliga a concedere, in tempo di pace, la libertà di passaggio inoffensivo, al disopra del proprio territorio, agli aeromobili degli altri Stati contraenti, purchè siano osservate le condizioni stabilite nella presente convenzione.

Les règles établies par un Etat contractant pour l'admission, sur son territoire, des aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants, doivent être appliquées sans distinction de nationalité.

Art. 3.—Chaque Etat contractant a le droit d'interdire pour raison d'ordre militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, aux aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants, sous les peines prévues par sa législation et sous réserve qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs privés et ceux des autres Etats contractants, le survol de certaines zones de son territoire.

Dans ce cas, l'emplacement et l'étendue des zones interdites, seront préalablement rendus publics et notifiés au autres Etats contractants.

Art. 4. — Tout aéronef, qui s'engage au-dessus d'une zone interdite, sera tenu, dès qu'il s'en apercevra, de donner le signal de détresse prévu au paragraphe 17 de l'Annexe D et devra atterrir, en dehors de la zone interdite, le plus tôt et le plus près possible, sur l'un des aérodromes de l'Etat indûment survolé.

CHAPITRE II.

Nationalité des aéronefs.

Art. 5. *) — Aucun Etat contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circu- aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants.

Art. 6.—Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat, sur le registre duquel ils sont immatriculés, conformément aux prescriptions de la Section I (c) de l'Annexe A.

Art. 7.—Les aéronefs ne seront immatriculés dans un des Etats contractants que s'ils appartiennent en entier à des ressortissants de cet Etat.

Aucune société ne pourra être enregistrée comme propriétaire d'un aéronef que si elle possède la nationalité de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé, si le Président de la Société et les deux tiers au moins des administrateurs ont cette même nationalité et si la Société satisfait à toutes autres conditions qui pourraient être prescrites par les lois dudit Etat.

Art. 8. — Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats.

Art. 9. — Les Etats contractants échangeront entre eux et transmettront chaque mois, à la Commission Internationale de Navigation Aérienne prévue à l'article 34, des copies des inscriptions et radiations d'inscription, effectuées sur leur registre matricule dans le mois précédent.

Art. 10. — Dans la navigation inter-

Regulations made by a contracting State as to the admission over its territory of the aircraft of the other contracting States shall be applied without distinction of nationality.

Art. 3. — Each contracting State is entitled for military reasons or in the interest of public safety to prohibit the aircraft of the other contracting States, under the penalties provided by its legislation and subject to no distinction being made in this respect between its private aircraft and those of the other contracting States, from flying over certain areas of its territory.

In that case the locality and the extent of the prohibited areas shall be published and notified beforehand to the other contracting States.

Art. 4. — Every aircraft which finds itself above a prohibited area shall, as soon as aware of the fact, give the signal of distress provided in Paragraph 17 of Annex D and land as soon as possible outside the prohibited area at one of the nearest aerodromes of the State unlawfully flown over.

CHAPTER II.

Nationality of aircraft.

Art. 5. *) — No contracting State shall, except by a special and temporary authorisation, permit the flight above its ter- sess the nationality of a contracting State.

Art. 6. — Aircraft possess the nationality of the State on the register of which they are entered, in accordance with the provisions of Section I (c) of Annex A.

Art. 7. — No aircraft shall be entered on the register of one of the contracting States unless it belongs wholly to nationals of such State.

No incorporated company can be registered as the owner of an aircraft unless it possess the nationality of the State in which the aircraft is registered, unless the President or chairman of the company and at least two-thirds of the directors possess such nationality, and unless the company fulfils all other conditions which may be prescribed by the laws of the said State.

Art. 8. — An aircraft cannot be validly registered in more than one State.

Art. 9. — The contracting States shall exchange every month among themselves and transmit to the International Commission for Air Navigation referred to in article 34 copies of registrations and of cancellations of registrations which shall have been entered on their official registers during the preceding month.

Art. 10. — All aircraft engaged in

Le regole stabilite da uno degli Stati contraenti per l'ammissione sul suo territorio degli aeromobili degli altri Stati contraenti, devono essere applicate senza distinzione di nazionalità.

Art. 3. — Ogni Stato contraente ha il diritto di vietare, par ragioni d'ordine militare o nell'interesse della sicurezza pubblica, il volo al disopra di determinate zone del suo territorio agli aeromobili degli altri Stati contraenti, sotto minaccia delle pene sancite dalle proprie leggi e con la riserva che non sarà fatta alcuna distinzione, a questo riguardo, tra i suoi aeromobili privati e quelle degli altri Stati contraenti.

In questo caso dovrà pubblicare e notificare in precedenza agli altri Stati contraenti la posizione e l'estensione delle zone vietate.

Art. 4. — Ogni aeromobile che voli sopra una zona vietata dovrà, appena se ne accorga, fare il segnale di allarme previsto al paragrafo 17 dell'allegato D, e atterrare fuori della zona vietata, al più presto possibile, in uno degli aerodromi più vicini dello Stato sul quale indebitamente volava.

CAPITOLO II.

Nazionalità degli aeromobili.

Art. 5. *) — Nessuno Stato contraente permetterà la circolazione, al disopra del suo territorio, d'un aeromobile che non contraenti, salvo la concessione di un permesso speciale e temporaneo.

Art. 6. — Ogni aeromobile ha la nazionalità dello Stato sul registro del quale è inscritto, secondo le disposizioni dell' allegato A sezione I, lettera c).

Art. 7. — Gli aeromobili saranno inscritti nel registro di uno degli Stati contraenti soltanto se appartengono per intiero a cittadini del detto Stato.

Una società non potrà essere registrata come proprietaria di un aeromobile se non possiede la nazionalità dello Stato nel quale l'aeromobile è inscritto, se il presidente e i due terzi almeno degli amministratori non hanno la detta nazionalità e se non adempie tutte le altre condizioni stabilite dalle leggi del detto Stato.

Art. 8. — Un aeromobile non può essere validamente inscritto in più di uno Stato.

Art. 9. — Gli Stati contraenti dovranno ogni mese scambiarsi tra loro e trasmettere alla Commissione internazionale di navigazione aerea prevista all'articolo 34 copia delle iscrizioni e delle radiazioni che sono state effettuate sul loro registro-matricola durante il mese precedente.

Art. 10. — Nella navigazione interna-

---

*) Het hierboven in den oorspronkelijken tekst gestelde artikel 5 is bij het eveneens bij deze wet gevoegde protocol van 27 October 1922 gewijzigd.

nationale, tout aéronef devra, conformément aux dispositions de l'Annexe A, porter une marque de nationalité et une marque d'immatriculation, ainsi que le nom et le domicile du propriétaire.

CHAPITRE III.

Certificats de navigabilité et brevets d'aptitude.

Art. 11. — Dans la navigation internationale, tout aéronef devra, dans les conditions prévues à l'Annexe B, être muni d'un certificat de navigabilité, délivré ou rendu exécutoire par l'Etat, dont l'aéronef possède la nationalité.

Art. 12. — Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et autres membres du personnel de conduite d'un aéronef doivent être pourvus de brevets d'aptitude et de licences délivrés, dans les conditions prévues à l'Annexe E, ou rendus exécutoires par l'Etat, dont l'aéronef possède la nationalité.

Art. 13. — Le certificat de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité, et établis conformément aux règles fixées par les Annexes B et E et, dans la suite, par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, seront reconnus vala-

Chaque Etat a le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation dans les limites et au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences conférés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant.

Art. 14. — Aucun appareil de télégraphie sans fil ne pourra être porté par un aéronef sans une licence spéciale délivrée par l'Etat, dont l'aéronef possède la nationalité. Ces appareils ne pourront être employés que par des membres de l'équipage munis à cet effet d'une licence spéciale.

Tout aéronef affecté à un transport public et susceptible de recevoir au moins dix personnes, devra être muni d'appareils de télégraphie sans fil (émission et réception), lorsque les modalités d'emploi de ces appareils auront été déterminées par la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

Cette Commission pourra ultérieurement étendre l'obligation du port d'appareils de télégraphie sans fil à toutes autres catégories d'aéronefs, dans les conditions et suivant les modalités qu'elle déterminera.

CHAPITRE IV.

Admission à la navigation aérienne au-dessus d'un territoire étranger.

Art. 15. — Tout aéronef ressortissant à un Etat contractant a le droit de

international navigation shall bear their nationality and registration marks as well as the name and residence of the owner in accordance with Annex A.

CHAPTER III.

Certificates of airworthiness and competency.

Art. 11. — Every aircraft engaged in international navigation shall, in accordance with the conditions laid down in Annex B, be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State whose nationality it possesses.

Art. 12. — The commanding officer, pilots, engineers and other members of the operating crew of every aircraft shall, in accordance with the conditions laid down in Annex E, be provided with certificates of competency and licences issued or rendered valid by the State whose nationality the aircraft possesses.

Art. 13. — Certificates of airworthiness and of competency and licences issued or rendered valid by the State whose nationality the aircraft possesses, in accordance with the regulations established by Annex B and Annex E and hereafter by the International Commission for Air Navigation, shall be recog-

Each State has the right to refuse to recognise for the purpose of flights within the limits of and above its own territory certificates of competency and licences granted to one of its nationals by another contracting State.

Art. 14. — No wireless apparatus shall be carried without a special licence issued by the State whose nationality the aircraft possesses. Such apparatus shall not be used except by members of the crew provided with a special licence for the purpose.

Every aircraft used in public transport and capable of carrying ten or more persons shall be equipped with sending and receiving wireless apparatus when the methods of employing such apparatus shall have been determined by the International Commission for Air Navigation.

This Commission may later extend the obligation of carrying wireless apparatus to all other classes of aircraft in the conditions and according to the methods which it may determine.

CHAPTER IV.

Admission to air navigation above foreign territory.

Art. 15. — Every aircraft of a contracting State has the right to cross the

zionale, gli aeromobili dovranno portare i distintivi di nazionalità e di immatricolazione, il nome il domicilio del proprietario, a norma delle disposizioni dell' allegato A.

CAPITOLO III.

Certificati di navigabilità e di abilitazione.

Art. 11. — Nella navigazione internazionale, ogni aeromobile dovrà essere munito di un certificato di navigabilità rilasciato o reso valido, nelle condizioni stabilite all'allegato B, dallo Stato del quale l'aeromobile possiede la nazionalità.

Art. 12. — Il comandante, i piloti, i motoristi e gli altri membri del personale di bordo di ogni aeromobile devono essere provvisti delle patenti di abilitazione e licenze rilasciate o rese valide, a norma dell'allegato E, dallo Stato del quale l'aeromobile possiede la nazionalità.

Art. 13. — I certificati di navigabilità, le patenti di abilitazione e le licenze rilasciate o rese valide dallo Stato del quale l'aeromobile possiede la nazionalità, a norma degli allegati B ed E, e in seguito dalla Commissione internazionale di navigazione aerea, saranno riconosciute valide agli altri Stati.

Ogni Stato ha il diritto di non riconoscere, per la circulazione aerea nei limiti e al disopra del proprio territorio, le patenti di abilitazione e le licenze conferite a un suo cittadino a un altro Stato contraente.

Art. 14. — Nessun apparecchio radiotelegrafico potrà essere portato a bordo, senza licenza speciale rilasciata dallo Stato del quale l'aeromobile possiede la nazionalità. Tali apparecchi saranno usati soltanto da persone dell'equipaggiò provviste di speciale licenza a questo scopo.

Ogni aeromobile addetto a trasporti pubblici e capace di portare almeno dieci persone dovrà essere munito di apparecchi radiotelegrafici trasmettenti e riceventi, quando le modalità dell'uso dei detti apparecchi saranno state stabilite dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea.

La Commissione potrà estendere in seguito l'obbligo degli apparecchi radiotelegrafici anche a tutte le altre categorie di aeromobili, nelle condizioni e secondo le modalità da essa stabilite.

CAPITOLO IV.

Ammissione alla navigazione aerea sopra un territorio estero.

Art. 15. — Ogni aeromobile di uno Stato contraente ha diritto di attraver-

traverser l'atmosphère d'un autre Etat sans atterrir. Dans ce cas, il est tenu de suivre l'itinéraire fixé par l'Etat survolé. Toutefois, pour des raisons de police générale, il sera obligé d'atterrir s'il en reçoit l'ordre au moyen des signaux prévus à l'annexe D.

Tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre Etat doit, si le règlement de ce dernier l'exige, atterrir sur un des aérodromes fixés par lui. Notification de ces aérodromes sera donnée par les Etats contractants à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui transmettra cette notification à tous les Etats contractants.

L'établissement des voies internationales de navigation aérienne est subordonné à l'assentiment des Etats survolés.

Art. 16. — Chaque Etat contractant aura le droit d'édicter, au profit de ses aéronefs nationaux, des réserves et restrictions concernant le transport commercial de personnes et de marchandises entre deux points de son territoire.

Ces réserves et restrictions seront immédiatement publiées et communiquées à la Commission Internationale de Navigation Aérienne qui les notifiera aux autres Etats contractants.

Art. 17. — Les aéronefs ressortissant [illegible] réserves et restrictions conformément à *l'article 16, pourront se voir opposer les mêmes réserves et restrictions dans tout autre Etat contractant, même si ce dernier Etat n'impose pas ces réserves et restrictions aux autres aéronefs étrangers.*

Art. 18. — Tout aéronef passant ou transitant à travers l'atmosphère d'un Etat contractant, y compris les atterrissages et arrêts raisonnablement nécessaires, pourra être soustrait à la saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, sera fixé dans le plus bref délai possible par l'autorité compétente du lieu de la saisie.

CHAPITRE V.

Règles à observer au départ, en cours de route et à l'atterrissage.

Art. 19. — Tout aéronef se livrant à la navigation internationale doit être muni de:

a) Un certificat d'immatriculation, conformément à l'Annexe A;

b) Un certificat de navigabilité, conformément à l'Annexe B;

c) Les brevets et licences du comman-

air space of another State without landing. In this case it shall follow the route fixed by the State over which the flight takes place. However, for reasons of general security it will be obliged to land if ordered to do so by means of the signals provided in Annex D.

Every aircraft which passes from one State into another shall, if the regulations of the latter State require it, land in one of the aerodromes fixed by the latter. Notification of these aerodromes shall be given by the contracting States to the International Commission for Air Navigation and by it transmitted to all the contracting States.

The establishment of international airways shall be subject to the consent of the States flown over.

Art. 16. — Each contracting State shall have the right to establish reservations and restrictions in favour of its national aircraft in connection with the carriage of persons and goods for hire between two points on its territory.

Such reservations and restrictions shall be immediately published, and shall be communicated to the International Commission for Air Navigation, which shall notify them to the other contracting States.

Art. 17. — The aircraft of a contracting [illegible] in accordance with Article 16, *may be subjected to the same reservations and restrictions in any other contracting State, even though the latter State does not itself impose the reservations and restrictions on other foreign aircraft.*

Art. 18. — Every aircraft passing through the territory of a contracting State, including landing and stoppages reasonably necessary for the purpose of such transit, shall be exempt from any seizure on the ground of infringement of patent, design or model, subject to the deposit of security the amount of which in default of amicable agreement shall be fixed with the least possible delay by the competent authority of the place of seizure.

CHAPTER V.

Rules to be observed on departure when under way and on landing.

Art. 19. — Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with:

(*a*.) A certificate of registration in accordance with Annex A;

(*b*.) A certificate of airworthiness in accordance with Annex B;

(*c*.) Certificates and licences of the

sare l'atmosfera d'un altro Stato contraente senza atterrare, ma deve, in caso, seguire la rotta stabilita dallo Stato attraversato. Tuttavia, per ragioni di sicurezza generale sarà tenuto ad atterrare, se ne riceve l'ordine per mezzo dei segnali previsti nell'allegato D.

Ogni aeromobile che passa da uno Stato in un altro deve, se i regolamenti di quest'ultimo lo esigono, atterrare in uno degli aeroporti stabiliti dal medesimo. Sarà data notificazione di detti aeroporti, dagli Stati contraenti alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, che la trasmetterà a tutti gli altri Stati contraenti.

L'impianto delle linee aeree internazionali è subordinato al consenso degli Stati da attraversare.

Art. 16. — Ogni Stato contraente avrà il diritto di stabilire, in favore dei suoi aeromobili nazionali, riserve e restrizioni circa i trasporti commerciali di persone e di merci fra due punti del suo territorio.

Le restrizioni e le riserve saranno immediatamente pubblicate e comunicate alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea che le notificherà agli altri Stati contraenti.

Art. 17. — Se uno degli Stati contra- [illegible] dell'articolo 16, i suoi aeromobili *potranno essere soggetti alle stesse restrizioni e riserve in qualunque altro Stato contraente, anche se questo non le abbia imposte agli altri aeromobili esteri.*

Art. 18. — Durante il passaggio o il transito attraverso l'atmosfera di uno Stato contraente, comprese le fermate ragionevolmente necessarie, un aeromobile potrà sottrarsi al sequestro per contraffazione di un brevetto, disegno o modello, mercè il deposito di una cauzione, l'importo della quale sarà stabilito nel più breve termine, in mancanza di accordo amichevole, dall'autorità competente del luogo dove il sequestro dovrebbe essere eseguito.

CAPITOLO V.

Regole da osservare alla partenza, all'atterramento ed in rotta.

Art. 19. — Ogni aeromobile addetto alla navigazione aerea internazionale dev'essere munito:

a) del certificato di registrazione, a norma dell'allegato A;

b) del certificato di navigabilità, a norma dell'allegato B;

c) delle patenti di abilitazione del co-

dant, des pilotes et des hommes d'équipage, conformément à l'Annexe E;

d) S'il transporte des passagers: la liste nominale de ceux-ci;

e) S'il transporte des marchandises: les connaissements et le manifeste;

f) Les livres de bord, conformément à l'Annexe C;

g) S'il est muni d'appareils de télégraphie sans fil: la licence prévue à l'article 14.

Art. 20. — Les livres de bord seront conservés pendant deux ans à dater de la dernière inscription qui y aura été portée.

Art. 21. — Au départ et à l'atterrissage d'un aéronef, les autorités du pays auront, dans tous les cas, le droit de visiter l'aéronef et de vérifier tous les documents dont il doit être muni.

Art. 22. — Les aéronefs des Etats contractants auront droit, pour l'atterrissage, notamment en cas de détresse, aux mêmes mesures d'assistance que les aéronefs nationaux.

Art. 23. — Le sauvetage des appareils perdus en mer sera réglé, sauf conventions contraires, par les principes du droit maritime.

Art. 24. — Tout aérodrome d'un Etat contractant, s'il est ouvert, moyennant [illegible] *ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs ressortissant aux autres Etats contractants.*

Pour chacun de ces aérodromes, il y aura un tarif unique d'atterrissage et de séjour, applicable indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

Art. 25. — Chacun des Etats contractants s'engage à prendre les mesures propres à assurer que tous aéronefs naviguant au-dessus de son territoire ainsi que tous aéronefs portant la marque de sa nationalité et en quelque lieu qu'ils se trouvent, se conformeront aux règlements prévus à l'Annexe D.

Chacun des Etats contractants s'engage à assurer la poursuite et les punitions des contrevenants.

CHAPITRE VI.

Transports interdits.

Art. 26. — Le transport, par aéronef, des explosifs, armes et munitions de guerre est interdit dans la navigation internationale. Il ne sera permis à aucun aéronef étranger de transporter des articles de cette nature d'un point à un autre du territoire d'un même Etat contractant.

Art. 27. — Chaque Etat peut, en matière de navigation aérienne, interdire ou régler le transport ou l'usage d'ap-

commanding officer, pilots and crew in accordance with Annex E;

(*d.*) If it carries passengers, a list of their names;

(*e.*) If it carries freight, bills of lading and manifest;

(*f.*) Log books in accordance with Annex C;

(*g.*) If equipped with wireless, the special licence prescribed by Article 14.

Art. 20. — The log books shall be kept for two years after the last entry.

Art. 21. — Upon the departure or landing of an aircraft, the authorities of the country shall have, in all cases, the right to visit the aircraft and to verify all the documents with which it must be provided.

Art. 22. — Aircraft of the contracting States shall be entitled to the same measures of assistance for landing, particularly in case of distress, as national aircraft.

Art. 23. — With regard to the salvage of aircraft wrecked at sea the principles of maritime law will apply, in the absence of any agreement to the contrary.

Art. 24. — Every aerodrome in a contracting State, which upon payment of [illegible] *ing States.*

In every such aerodrome there shall be a single tariff of charges for landing and length of stay applicable alike to national and foreign aircraft.

Art. 25. — Each contracting State undertakes to adopt measures to ensure that every aircraft flying above the limits of its territory and that every aircraft wherever it may be, carrying its nationality mark, shall comply with the regulations contained in Annex D.

Each of the contracting States undertakes to ensure the prosecution and punishment of all persons contravening these regulations.

CHAPTER VI.

Prohibited transport.

Art. 26. — The carriage by aircraft of explosives and of arms and munitions of war is forbidden in international navigation. No foreign aircraft shall be permitted to carry such articles between any two points in the same contracting State.

Art. 27. — Each State may, in aerial navigation, prohibit or regulate the carriage or use of photographic apparatus.

mandante, dei piloti e delle persone dell' equipaggio, a norma dell'allegato E;

d) se trasporta passaggeri, dell'elenco di essi;

e) se trasporta merci, delle polizze di carico e del manifesto;

f) dei libri di bordo, a norma dell'allegato C;

g) della licenza speciale prescritta all'articolo 14, se ha a bordo apparecchi radiotelegrafici.

Art. 20. — I libri di bordo devono essere conservati per due anni dopo l'ultima iscrizione.

Art. 21. — Alla partenza e all'atterramento di un aeromobile, le autorità locali avranno sempre il diritto di visitarlo e di verificare tutti i documenti dei quali deve essere munito.

Art. 22. — Gli aeromobili degli Stati contraenti avranno diritto, per l'atterramento, agli stessi provvedimenti di assistenza, specie in caso di pericolo, degli aeromobili nazionali.

Art. 23. — Il salvataggio degli aeromobili perduti in mare sarà regolato, salvo convenzione contraria, dai principi del diritto marittimo

Art. 24. — In tutti gli Stati contraenti, ogni aeroporto aperto al servizio pubblico [illegible] *aeromobili di tutti gli altri Stati predetti.*

Per ognuno di questi aeroporti vi sarà un'unica tariffa di atterramento e di soggiorno, applicabile egualmente agli aeromobili nazionali e a quelli esteri.

Art. 25. — Ogni Stato contraente si obbliga e prendere i provvedimenti opportuni per garantire che ogni aeromobile navigante al disopra del suo territorio o munito del contrassegno della sua nazionalità dovunque si trovi, si conformerà alle regole contenute nell'allegato D.

Ogni Stato contraente si impegna a procedere a carico dei contravventori e a punirli.

CAPITOLO VI.

Trasporti vietati.

Art. 26. — Il trasporto per via aerea degli esplosivi, delle armi e delle munizioni da guerra è vietato, nella navigazione aerea internazionale. Non sarà permesso ad aeromobili esteri di trasportare i detti materiali fra due punti qualunque di uno stesso Stato contraente.

Art. 27. — Ogni Stato potrà vietare o regolare il trasporto e l'uso, in navigazione aerea, di apparecchi fotografici. Ogni

pareils photographiques. Toute réglementation de ce genre devra être immédiatement notifiée à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui communiquera cette information aux autres Etats contractants.

Art. 28. — Pour des raisons d'ordre public, le transport des objets, autres que ceux mentionnés aux articles 26 et 27, pourra être soumis à des restrictions par tout Etat contractant. Cette réglementation devra être immédiatement notifiée à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants.

Art. 29. — Toutes les restrictions mentionnées à l'article 28 doivent s'appliquer indifféremment aux aéronefs nationaux et étrangers.

CHAPITRE VII.

Aéronefs d'état.

Art. 30. — Seront considérés comme aéronefs d'Etat:

a) Les aéronefs militaires;

b) Les aéronefs exclusivement affectés à un service d'Etat, tel que: Postes, Douanes, Police.

Les autres aéronefs seront réputés aéronefs privés.

Tous les aéronefs d'Etat, autres que les aéronefs militaires, de douane ou de *privés et soumis, de ce chef, à toutes les dispositions de la présente Convention.*

Art. 31. — Tout aéronef commandé par un militaire commissionné à cet effet est considéré comme aéronef militaire.

Art. 32. — Aucun aéronef militaire d'un Etat contractant ne devra survoler le territoire d'un autre Etat contractant ni y atterrir, s'il n'en a reçu l'autorisation spéciale. Dans ce cas, l'aéronef militaire, à moins de stipulation contraire, jouira, en principe, des privilèges habituellement accordés aux bâtiments de guerre étrangers.

Un aéronef militaire forcé d'atterrir, ou requis ou sommé d'atterrir, n'acquerra, par ce fait, aucun des privilèges prévus à l'alinéa 1er.

Art. 33. — Des arrangements particuliers, conclus séparément entre les Etats détermineront dans quels cas les aéronefs de police et de douane pourront être autorisés à passer la frontière. En aucun cas, ils ne bénéficieront des privilèges prévus à l'article 32.

CHAPITRE VIII.

Commission Internationale de Navigation Aérienne.

Art. 34. *) — Il sera institué, sous le nom de Commission Internationale de

Any such regulations shall be at once notified to the International Commission for Air Navigation, which shall communicate this information to the other contracting States.

Art. 28. — As a measure of public safety, the carriage of objects other than those mentioned in articles 26 and 27 may be subjected to restrictions by any contracting State. Any such regulations shall be at once notified to the International Commission for Air Navigation, which shall communicate this information to the other contracting States.

Art. 29. — All restrictions mentioned in Article 28 shall be applied equally to national and foreign aircraft.

CHAPTER VII.

State aircraft.

Art. 30. — The following shall be deemed to be State aircraft:

(a.) Military aircraft.

(b.) Aircraft exclusively employed in State service, such as posts, customs, police.

Every other aircraft shall be deemed to be a private aircraft.

All State aircraft other than military, customs and police aircraft shall be *shall be subject to all the provisions of the present Convention.*

Art. 31. — Every aircraft commanded by a person in military service detailed for the purpose shall be deemed to be a military aircraft.

Art. 32. — No military aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another contracting State nor land thereon without special authorisation. In case of such authorisation the military aircraft shall enjoy, in principle, in the absence of special stipulation the privileges which are customarily accorded to foreign ships of war.

A military aircraft which is forced to land or which is requested or summoned to land shall by reason thereof acquire no right to the privileges referred to in the above paragraph.

Art. 33. — Special arrangements between the States concerned will determine in what cases police and customs aircraft may be authorised to cross the frontier. They shall in no case be entitled to the privileges referred to in Article 32.

CHAPTER VIII.

International Commission for Air Navigation.

Art. 34. *) — There shall be instituted, under the name of the International

disposizione di questo genere dovrà essere notificata immediatamente alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, che la comunicherà agli altri Stati contraenti.

Art. 28. — Per ragioni d'ordine pubblico, il trasporto di oggetti diversi da quelli indicati negli articoli 26 e 27 potrà essere sottoposto a restrizioni da ogni Stato contraente. Ogni disposizione di questo genere dovrà essere notificata immediatamente alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, che la comunicherà agli altri Stati contraenti.

Art. 29. — Tutte le restrizioni indicate nell'articolo 28 devono essere applicate egualmente agli aeromobili nazionali e a quelli esteri.

CAPITOLO VII.

Aeromobili di Stato.

Art. 30. — Saranno considerati aeromobili di Stato:

a) gli aeromobili militari;

b) gli aeromobili destinati esclusivamente a servizi di Stato, come la posta, le dogane e la polizia.

Ogni altro aeromobile sarà reputato aeromobile privato.

Tutti gli aeromobili di Stato, eccetto quelli militari, di dogana e di polizia, *come tali soggetti a tutte le norme della presente Convenzione.*

Art. 31. — Ogni aeromobile comandato da una persona in servizio militare, adibita a questo uffico, sarà considerato aeromobile militare.

Art. 32. — Nessun aeromobile militare di uno degli Stati contraenti potrà volare al disopra di un altro dei detti Stati o atterrarvi, senza autorizzazione speciale. In tal caso, l'aeromobile militare godrà, in massima, in mancanza di speciali stipulazioni, dei privilegi concessi, secondo l'uso, alle navi da guerra estere.

Un aeromobile militare costretto ad atterrare o a cui è stato fatto segno o è stato imposto di atterrare, non acquisterà perciò alcuno dei privelegi indicati nel comma precedente.

Art. 33. — Speciali accordi tra gli Stati interessati determineranno in quali casi gli aeromobili di polizia e di dogana potranno essere autorizzati a passar la frontiera. In nessun caso essi godranno dei privilegi di cui all'articolo 32.

CAPITOLO VIII.

Commissione internazionale di navigazione aerea.

Art. 34. *) — Sarà istituita, col nome di ,,Commissione Internazionale di Naviga-

*) Het hierboven in den oorspronkelijken tekst gestelde artikel 34 is bij het eveneens bij deze wet gevoegde protocol van 30 Juni 1923 gewijzigd.

Navigation Aérienne, une Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations et composée de:

Deux représentants pour chacun des Etats suivants: Etats-Unis d'Amérique, France, Italie et Japon;

Un représentant pour la Grande-Bretagne et un pour chacun des Dominions Britanniques et pour l'Inde;

Un représentant pour chacun des autres Etats contractants.

Chacun des cinq premiers Etats (la Grande-Bretagne, avec ses Dominions et l'Inde, comptant à cette fin comme un Etat) aura le plus petit nombre entier de voix tel que, ce nombre étant multiplié par cinq, le résultat obtenu dépasse d'au moins une voix le total des voix de tous les autres Etats contractants.

Tous les Etats autres que les cinq premiers auront chacun une voix.

La Commission Internationale de Navigation Aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son siège permanent, mais elle sera libre de se réunir en tels endroits qu'elle jugera convenable. Sa première réunion aura lieu à Paris. La convocation pour cette réunion sera faite par le Gouvernement français, aussitôt que la majorité des Etats signataires lui auront notifié leur

Commission for Air Navigation, a permanent Commission placed under the direction of the League of Nations and composed of:

Two Representatives of each of the following States: The United States of America, France, Italy and Japan;

One Representative of Great Britain and one of each of the British Dominions and of India;

One Representative of each of the other contracting States.

Each of the five States first-named (Great Britain, the British Dominions and India counting for this purpose as one State) shall have the least whole number of votes which, when multiplied by five, will give a product exceeding by at least one vote the total number of the votes of all the other contracting States.

All the States other than the five first named shall each have one vote.

The International Commission for Air Navigation shall determine the rules of its own procedure and the place of its permanent seat, but it shall be free to meet in such places as it may deem convenient. Its first meeting shall take place at Paris. This meeting shall be convened by the French Government, as soon as a majority of the signatory States shall have notified to it their ratification of

zione Aerea", sotto l'autorità della Società delle Nazioni, una Commissione internazionale permanente, così composta:

Due rappresentanti per ciascuno dei soguenti Stati: Stati Uniti d'America, Francia, Giappone e Italia;

Un rappresentante della Gran Bretagna e uno per ciascuno dei Domini britannici e per l'India;

Un rappresentante per ciascuno degli altri Stati contraenti.

Ciascuno dei cinque primi Stati (la Gran Bretagna coi suoi Domini e l'India contando a questo fine per un solo Stato) avrà il più piccolo numero intiero di voti che, moltiplicato per cinque, ecceda di almeno uno la somma dei voti di tutti gli altri Stati contraenti.

Ciascuno degli altri Stati avrà un voto.

La Commissione Internazionale di Navigazione Aerea stabilirà la propria procedura e la propria sede permanente; ma sarà libera di riunirsi dovunquo lo riterrà opportuno. La sua prima riunione avverrà a Parigi. La convocazione ne sarà fatta dal Governo francese, appena la maggioranza degli Stati firmatari gli avrà notificato la ratifica della presente Convenzione.

Cette Commission aura les attributions suivantes:

a) Recevoir les propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention; notifier les changements adoptés;

b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent Article et par les Articles 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention;

c) Apporter tous amendements aux dispositions des Annexes A à G;

d) Centraliser et communiquer aux Etats contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale;

e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical, intéressant la navigation aérienne;

f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'Annexe F;

g) Donner des avis sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des Annexes pourra être apportée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total

The duties of this Commission shall be:

(a.) To receive proposals from or to make proposals to any of the contracting States for the modification or amendment of the provisions of the present Convention, and to notify changes adopted;

(*b.*) To carry out the duties imposed upon it by the present Article and by Articles 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36, and 37 of the present Convention;

(*c.*) To amend the provisions of the Annexes A—G;

(*d.*) To collect and communicate to the contracting States information of every kind concerning international air navigation;

(*e.*) To collect and communicate to the contracting States all information relating to wireless telegraphy, meteorology and medical science which may be of interest to air navigation;

(*f.*) To ensure the publication of maps for air navigation in accordance with the provisions of Annex F;

(*g.*) To give its opinion on questions which the States may submit for examination.

Any modification of the provisions of any one of the Annexes may be made by the International Commission for Air Navigation when such modification shall have been approved by three fourths of the total possible votes which could be

Alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea competerà:

a) Ricevere da ciascuno degli Stati contraenti o far loro le proposte di modificazioni o di emendamenti alle disposizioni della presente convenzione, e notificare le variazioni adottate;

b) Esercitare le funzioni che le sono attribuite dal presente articolo e dagli articoli 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 e 37 della presente convenzione;

c) Emendare le disposizioni degli allegati A—G;

d) Raccogliere e comunicare agli Stati contraenti le informazioni di ogni genere concernenti la navigazione aerea internazionale;

e) Raccogliere e comunicare agli Stati contraenti tutte le notizie relative alla radiotelegrafia, meteorologia e scienze mediche, interessanti la navigazione aerea;

f) Assicurare la pubblicazione delle carte per la navigazione aerea, a norma delle disposizioni dell'allegato F;

g) Dar parere sulle questioni che gli Stati sottoporranno al suo esame.

Le modificazioni degli allegati potranno essere adottate dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea soltanto se saranno approvate dai tre quarti del totale assoluto dei voti, cioè del totale dei voti che protrebbero essere raccolti,

possible des voix, c'est à dire du total des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents. Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée, par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, à tous les Etats contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants, si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des Annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les Etats contractants.

Les frais d'organisation et de fonctionnement de la Commission Internationale de Navigation Aérienne seront supportés par les Etats contractants, au prorata du nombre des voix dont ils disposent.

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs Etats respectifs.

cast if all the States were represented and shall become effective from the time when it shall have been notified by the International Commission for Air Navigation to all the contracting States.

Any proposed modification of the Articles of the present Convention shall be examined by the International Commission for Air Navigation, whether it originates with one of the contracting States or with the Commission itself. No such modification shall be proposed for adoption by the contracting States, unless it shall have been approved by at least two-thirds of the total possible votes.

All such modifications of the Articles of the Convention (but not of the provisions of the Annexes) must be formally adopted by the contracting States before they become effective.

The expenses of organisation and operation of the International Commission for Air Navigation shall be borne by the contracting States in proportion to the number of votes at their disposal.

The expenses occasioned by the sending of technical delegations will be borne by their respective States.

se tutti i rappresentanti degli Stati fossero presenti; esse avranno pieno effetto dal momento che saranno state notificate dalla Commissione a tutti gli State contraenti.

Le modificazioni proposte agli articoli della convenzione saranno esaminate dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, sia che provengano da uno degli Stati contraenti, sia dalla Commissione medesima. Tali proposte non potranno essere presentate per l'accettazione agli Stati contraenti, se non saranno approvate coi due terzi almeno del totale assoluto dei voti.

Le modificazioni agli articoli della convenzione, — non quelle degli allegati, — dovranno essere adottate ufficialmente dagli Stati contraenti, prima di divenire esecutorie.

Le spese di organizzazione e di funzionamento della Commissione Internazionale di Navigazione Aerea saranno sostenute dagli Stati contraenti in proporzione del numero dei voti di cui dispongono.

Le spese derivanti dall'invio di delegazioni techniche saranno sostenute dagli Stati rispettivi.

CHAPITRE IX.

Art. 35. — Les Hautes Parties Contractantes s'engagent, chacune en ce qui la concerne, à coopérer autant que possible aux mesures internationales relatives à:

a) la centralisation et la distribution des informations météorologiques, soit statistiques, soit courantes ou spéciales, conformément aux dispositions de l'Annexe G;

b) la publication de cartes aéronautiques unifiées, ainsi que l'établissement d'un système uniforme de repères aéronautiques, conformément aux dispositions de l'Annexe F;

c) l'usage de la radiotélégraphie dans la navigation aérienne, l'établissement des stations radiotélégraphiques nécessaires, ainsi que l'observation des règlements radiotélégraphiques internationaux.

Art. 36. — Des dispositions générales relatives aux douanes, en ce qui concerne la navigation aérienne internationale, font l'objet d'un accord particulier figurant comme Annexe H à la présente Convention.

Rien, dans la présente Convention, ne pourra être interprété comme s'opposant à ce que les Etats contractants concluent, conformément aux principes établis par la Convention elle-même, des protocoles spéciaux d'Etat à Etat, relativement aux Douanes, à la Police, aux

CHAPTER IX.

Art. 35. — The High Contracting Parties undertake as far as they are respectively concerned to co-operate as far as possible in international measures concerning:

(*a.*) The collection and dissemination of statistical, current, and special meteorological information, in accordance with the provisions of Annex G;

(*b.*) The publication of standard aeronautical maps, and the establishment of a uniform system of ground marks for flying, in accordance with the provisions of Annex F;

(*c.*) The use of wireless telegraphy in air navigation, the establishment of the necessary wireless stations, and the observance of international wireless regulations.

Art. 36. — General provisions relative to customs in connection with international air navigation are the subject of a special agreement contained in Annex H to the present Convention.

Nothing in the present Convention shall be construed as preventing the contracting States from concluding, in conformity with its principles, special protocols as between State and State in respect of customs, police, posts and other matters of common interest in con-

CAPITOLO IX.

Art. 35. — Le Alte Parti contraenti si impegnano, ciascuna per quanto la concerne, a cooperare per quanto è possibile ai provvedimenti di carattere internazionale relativi:

a) alla raccolta e diffusione di dati statistici meteorologici, correnti o speciali, secondo le disposizioni dell'allegato G;

b) alla pubblicazione di carte aeronautiche e all'impianto di un sistema uniforme di segnali aeronautici al suolo, secondo le disposizioni dell'allegato F;

c) all'uso della radiotelegrafia nella navigazione aerea, all'impianto delle stazioni radiotelegrafiche occorrenti, e all' osservanza dei regolamenti internazionali di radiotelegrafia.

Art. 36. — Disposizioni generali relative alle dogane e concernenti la navigazione aerea internazionale sono oggetto di accordi particolari, contenuti nell'allegato H alla presente convenzione.

Nessuna clausola della presente convenzione sarà interpretata come contraria alla conclusione, da parte degli Stati contraenti, in conformità dei principi stabiliti dalla convenzione stessa, di accordi speciali fra Stato e Stato circa le dogane, la polizia, le poste e altri argomenti d'in-

Postes ou à tous autres objets d'intérêt commun concernant la navigation aérienne. Ces protocoles devront être immédiatement notifiés à la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qui en donnera communication aux autres Etats contractants.

Art. 37. — En cas de dissentiment entre deux ou plusieurs Etats relativement à l'interprétation de la présente Convention, le litige sera réglé par la Cour Permanente de Justice Internationale qui sera établie par la Société des Nations et, jusqu'à l'organisation de cette Cour, par voie d'arbitrage.

Si les parties ne s'entendent pas directement sur le choix des arbitres, elles procéderont comme il suit:

Chacune des parties nommera un arbitre, et les arbitres se réuniront pour désigner le surarbitre. Si les arbitres ne peuvent se mettre d'accord, les parties désigneront chacune un Etat tiers et les Etats tiers ainsi désignés procéderont à la nomination du surarbitre, soit d'un commun accord, soit en proposant chacun un nom, puis en laissant au sort le soin de choisir entre eux.

Les dissentiments relatifs aux règlements techniques annexés à la présente Convention, seront réglés par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, à la majorité des voix.

question de savoir si l'interprétation de la Convention elle-même, ou celle d'un des règlements est engagée, il appartiendra au tribunal arbitral, prévu au paragraphe 1er du présent article, de statuer souverainement.

Art. 38. — En cas de guerre, les stipulations de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, soit comme belligérants, soit comme neutres.

Art. 39. — Les dispositions de la présente Convention sont complétées par les Annexes A à H, qui, sous réserve de la disposition de l'article 34, alinéa *c*), ont la même valeur et entreront en vigueur en même temps que la Convention elle-même.

Art. 40. — Les Dominions britanniques et l'Inde seront considérés comme des Etats, aux fins de la présente Convention.

Les territoires et les ressortissants des Pays de protectorat ou des Territoires administrés au nom de la Société des Nations seront, aux fins de la présente Convention, assimilés aux territoires et aux ressortissants de l'Etat protecteur ou mandataire.

Art. 41. — Les Etats, qui n'ont pas pris part à la guerre de 1914-1919, seront admis à adhérer à la présente Convention.

Cette adhésion sera notifiée par la voie diplomatique au Gouvernement de

nection with air navigation. Any such protocols shall be at once notified to the International Commission for Air Navigation which shall communicate this information to the other contracting States.

Art. 37. — In the case of a disagreement between two or more States relating to the interpretation of the present Convention, the question in dispute shall be determined by the Permanent Court of International Justice to be established by the League of Nations, and until its establishment by arbitration.

If the parties do not agree on the choice of the arbitrators, they shall proceed as follows:

Each of the parties shall name an arbitrator, and the arbitrators shall meet to name an umpire. If the arbitrators cannot agree, the parties shall each name a third State, and the third States so named shall proceed to designate the umpire, by agreement or by each proposing a name and then determining the choice by lot.

Disagreement relating to the technical regulations annexed to the present Convention, shall be settled by the decision of the International Commission for Air Navigation by a majority of votes.

question whether the interpretation of the Convention or that of a regulation is concerned, final decision shall be made by arbitration as provided in the first paragraph of this Article.

Art. 38. — In case of war, the provisions of the present Convention shall not affect the freedom of action of the contracting States either as belligerents or as neutrals.

Art. 39. — The provisions of the present Convention are completed by the Annexes A to H which, subject to Article 34 (*c*), shall have the same effect and shall come into force at the same time as the Convention itself.

Art. 40. — The British Dominions and India shall be deemed to be States for the purposes of the present Convention.

The territories and nationals of Protectorates or of territories administered in the name of the League of Nations, shall, for the purposes of the present Convention, be assimilated to the territory and nationals of the Protecting or Mandatory States.

Art. 41. — States which have not taken part in the war of 1914—1919 shall be permitted to adhere to the present Convention.

This adhesion shall be notified through the diplomatic channel to the Govern-

teresse comune, in attinenza con la navigazione aerea. Ogni protocollo di tal genere dovrà essere notificato immediatamente alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, che lo comunicherà agli altri Stati contraenti.

Art. 37. — In caso di dissenso fra due o più Stati, relativamente all'interpretazione della presente convenzione, la controversia sarà definita dalla Corte permanente di giustizia internazionale, che sarà stabilita dalla Società delle Nazioni, e fino alla costituzione di questa Corte, per via di arbitrato.

Se le parti non si accordano direttamente sulla scelta degli arbitri, esse procederanno nel modo seguente.

Ciascuna delle parti in causa nominerà un arbitro e gli arbitri si riuniranno per scegliere il soprarbitro. Se gli arbitri non si accordano, le parti designeranno ciascuna un terzo Stato e gli Stati così designati procederanno alla nomina del soprarbitro, o di comune accordo, o proponendo ciascuno un nome e lasciando alla sorte la scelta.

In caso di dissenso relativo a uno dei regolamenti tecnici allegati alla presente convenzione, la controversia sarà definita dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, a maggioranza.

punto, se la controversia concerne interpretazione della convenzione o di un regolamento, la decisione finale spetterà a un tribunale arbitrale, a norma del primo comma del presente articolo.

Art. 38. — In caso di guerra, le stipulazioni della presente convenzione non pregiudicheranno la libertà di azione degli Stati contraenti, sia come belligeranti, sia come neutrali.

Art. 39. — Le disposizioni della presente convenzione sono completate dagli allegati A—H che, salvo quanto è disposto all'articolo 34, lettera *c*), hanno la stessa efficacia ed entreranno in vigore contemporaneamente ad essa.

Art. 40. — Ai fini della presente convenzione, i domini britannici e l'India saranno considerati come Stati.

Ai fini della presente convenzione, il territorio e i cittadini dei territori protetti o amministrati in nome della Società delle Nazioni saranno assimilati al territorio e a cittadini dello Stato protettore o mandatario.

Art. 41 — Gli Stati che non hanno preso parte alla guerra del 1914—1919 saranno ammessi a aderire alla presente convenzione.

Questa adesione sarà notificata in via diplomatica al Governo della Repubblica

la République française, et par celui-ci à tous les Etats signataires ou adhérents.

Art. 42. — Tout Etat ayant pris part à la guerre de 1914-1919 et n'étant pas signataire de la présente Convention, ne pourra être admis à y adhérer que s'il est Membre de la Société des Nations ou, jusqu'au 1er janvier 1923, si son adhésion obtient le consentement des Puissances alliées et associées signataires du Traité de paix conclu avec ledit Etat. Après le 1er janvier 1923, cette adhésion pourra être admise, si elle est agréée par les trois quarts au moins des Etats signataires et adhérents votant dans les conditions prévues à l'article 34 de la présente Convention.

Les demandes d'adhésion seront adressées au Gouvernement de la République française qui les communiquera aux autres Puissances contractantes. A moins que l'Etat requérant soit admis de plein droit comme membre de la Société des Nations, le Gouvernement français recevra les suffrages desdites Puissances et leur fera connaître le résultat du vote.

Art. 43. — La présente Convention ne pourra être dénoncée avant le 1er janvier 1922. En cas de dénonciation, celle-ci devra être notifiée au Gouvernement de la République française, qui en donnera communication aux autres Parties con- au moins après ladite notification et vaudra seulement au regard de la Puissance qui y aura procédé.

La présente Convention sera ratifiée.

Chaque Puissance adressera sa ratification au Gouvernement français, par les soins duquel il en sera donné avis aux autres Puissances signataires.

Les ratifications resteront déposées dans les archives du Gouvernement français.

La présente Convention entrera en vigueur, pour chaque Puissance signataire, vis-à-vis des autres Puissances ayant déjà ratifié, quarante jours après le dépôt de sa ratification.

Dès la mise en vigueur de la présente Convention, le Gouvernement français adressera une copie certifiée de celle-ci aux Puissances qui, en vertu des Traités de paix, se sont engagées à appliquer des règles de navigation aérienne conformes à celles de ladite Convention.

Fait à Paris, le treize octobre mil neuf cent dix-neuf, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement de la République française, et dont les copies authentiques seront remises aux Etats contractants. Ledit exemplaire, daté comme il est dit ci-dessus, pourra être signé jusqu'au douze avril mil neuf cent vingt inclusivement.

ment of the French Republic, and by it to all the signatory or adhering States.

Art. 42. — A State which took part in the war of 1914—1919 but which is not a signatory of the present Convention, may adhere only if it is a member of the League of Nations or, until January 1, 1923, if its adhesion is approved by the Allied and Associated Powers signatories of the Treaty of Peace concluded with the said State. After January 1, 1923, this adhesion may be admitted if it is agreed to by at least three-fourths of the signatory and adhering States voting under the conditions provided by Article 34 of the present Convention.

Applications for adhesions shall be addressed to the Government of the French Republic, which will communicate them to the other contracting Powers. Unless the State applying is admitted ipso facto as a Member of the League of Nations, the French Government will receive the votes of the said Powers and will announce to them the result of the voting.

Art. 43. — The present Convention may not be denounced before January 1, 1922. In case of denunciation, notification thereof shall be made to the Government of the French Republic, which shall communicate it to the other contracting effect until at least one year after the giving of notice, and shall take effect only with respect to the Power which has given notice.

The present Convention shall be ratified.

Each Power will address its ratification to the French Government, which will inform the other signatory Powers.

The ratifications will remain deposited in the archives of the French Government.

The present Convention will come into force for each signatory Power, in respect of other Powers which have already ratified, forty days from the date of the deposit of its ratification.

On the coming into force of the present Convention, the French Government will transmit a certified copy to the Powers which under the Treaties of Peace have undertaken to enforce rules of aerial navigation in conformity with those contained in it.

Done at Paris, the thirteenth day of October nineteen hundred and nineteen in a single copy which shall remain deposited in the archives of the French Government, and of which duly authorised copies shall be sent to the contracting States.

The said copy, dated as above, may be signed until the twelfth day of April

francese e da questo a tutti gli Stati firmatari o aderenti.

Art. 42. — Ogni Stato che abbia preso parte alla guerra del 1914—1919, ma che non sia firmatario della presente convenzione, non potrà essere ammesso a aderirvi se non è membro della Società delle Nazioni, o, fino al 1° gennaio 1923, se la sua adesione non ottiene il consenso delle Potenze alleate e associate, firmatarie del trattato di pace conchiuso col detto Stato. Dopo il 1° gennaio 1923, questa adesione potrà essere ammessa se è consentita almeno da tre quarti degli Stati firmatari e aderenti, nelle condizioni stabilite all'articolo 34 della presente convenzione.

Le domande di adesione saranno dirette al Governo della Repubblica francese, che le comunicherà alle altre Potenze contraenti; salvo che lo Stato richiedente sia ammesso di pieno diritto come membro della Società delle Nazioni, il Governo francese raccoglierà i voti delle dette Potenze e farà loro conoscere il risultato della votazione.

Art. 43. — La presente convenzione non potrà essere denunciata fino al 1° gennaio 1922. In caso di denuncia, questa dovrà essere notificata al Governo della Repubblica francese, che ne darà comunicazione alle altre Parti contraenti. Essa notificazione e varrà soltanto nei riguardi della Potenza che vi avrà proceduto.

La presente Convenzione sarà ratificata.

Ciascuna Potenza invierà la propria ratifica al Governo francese, a cura del quale ne sarà dato avviso alle altre Potenze firmatarie.

Le ratifiche rimarranno depositate negli archivi del Governo francese.

La presente convenzione entrerà in vigore, per ciascuna Potenza firmataria, di fronte alle altre Potenze che l'abbiano già ratificata, quaranta giorni dopo il deposito della sua ratifica.

Appena la convenzione sarà entrata in vigore, il Governo francese ne invierà copia autentica alle Potenze che, in forza dei trattati di pace, si sono impegnate a sancire norme di navigazione aerea conformi a quelle di questa convenzione.

Fatta a Parigi il tredici ottobre mille novecento diciannove, in un solo esemplare, che resterà depositato negli archivi del Governo della Repubblica francese, e copie autentiche del quale saranno rimesse agli Stati contraenti.

L'essemplare datato come sopra potrà essere sottoscritto fino al dodici aprile mille novecento venti inclusivamente.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ci-après, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention dont les textes français, anglais et italien auront même valeur.

(L.S.) Hugh C. Wallace.
(L.S.) Rolin-Jaequemyns.
(L.S.) Ismael Montes.
(L.S.) Raul Fernandes.
(L.S.) Eyre A. Crowe.
(L.S.) George H. Perley.
(L.S.) Andrew Fisher.
(L.S.) R. A. Blankenberg.
(L.S.) Thomas Mackenzie.
(L.S.) Eyre A. Crowe.
(L.S.) V. K. Wellington Koo.
(L.S.) Rafael Martinez Ortiz.
(L.S.) E. Dorn y De Alsua.
(L.S.) S. Pichon.
(L.S.) N. Politis.
(L.S.) Guillermo Matos Pacheco.
(L.S.) Vittorio Scialoja.
(L.S.) K. Matsui.
(L.S.) Antonio Burgos.
(L.S.) I. J. Paderewski.
(L.S.) Affonso Costa.
(L.S.) Alex. Vaida Voevod.
(L.S.) Dr. Ante Trumbic.
(L.S.) Charoon.
(L.S.) Stefan Osusky.

nineteen hundred and twenty inclusively.

In faith whereof the hereinafternamed Plenipotentiaries whose powers have been found in good and due form have signed the present Convention in the French, English and Italian languages, which are equally authentic.

(L.S.) Hugh C. Wallace.
(L.S.) Rolin-Jaequemyns.
(L.S.) Ismael Montes.
(L.S.) Raul Fernandes.
(L.S.) Eyre A. Crowe.
(L.S.) George H. Perley.
(L.S.) Andrew Fisher.
(L.S.) R. A. Blankenberg.
(L.S.) Thomas Mackenzie.
(L.S.) Eyre A. Crowe.
(L.S.) V. K. Wellington Koo.
(L.S.) Rafael Martinez Ortiz.
(L.S.) E. Dorn y De Alsua.
(L.S.) S. Pichon.
(L.S.) N. Politis.
(L.S.) Guillermo Matos Pacheco.
(L.S.) Vittorio Scialoja.
(L.S.) K. Matsui.
(L.S.) Antonio Burgos.
(L.S.) I. J. Paderewski.
(L.S.) Affonso Costa.
(L.S.) Alex. Vaida Voevod.
(L.S.) Dr. Ante Trumbic.
(L.S.) Charoon.
(L.S.) Stefan Osusky.

In fede di che, i Plenipotenziari, i poteri dei quali sono stati riconosciuti in buona e debita forma, hanno sottoscritto la presente convenzione, redatta in francese, in inglese e in italiano: i tre testi avranno pari efficacia.

(L.S.) Hugh C. Wallace.
(L.S.) Rolin-Jaequemyns.
(L.S.) Ismael Montes.
(L.S.) Raul Fernandes.
(L.S.) Eyre A. Crowe.
(L.S.) George H. Perley.
(L.S.) Andrew Fisher.
(L.S.) R. A. Blankenberg.
(L.S.) Thomas Mackenzie.
(L.S.) Eyre A. Crowe.
(L.S.) V. K. Wellington Koo.
(L.S.) Rafael Martinez Ortiz.
(L.S.) E. Dorn y De Alsua.
(L.S.) S. Pichon.
(L.S.) N. Politis.
(L.S.) Guillermo Matos Pacheco.
(L.S.) Vittorio Scialoja.
(L.S.) K. Matsui.
(L.S.) Antonio Burgos.
(L.S.) I. J. Paderewski.
(L.S.) Affonso Costa.
(L.S.) Alex. Vaida Voevod.
(L.S.) Dr. Ante Trumbic.
(L.S.) Charoon.
(L.S.) Stefan Osusky.

ANNEXES *)

ANNEXE A.

Marques à porter sur les aéronefs.

SECTION I.

Généralités.

a) La marque de nationalité sera représentée par une lettre majuscule en caractère romain; exemple:

France .... F

La marque d'immatriculation sera représentée par un groupe de quatre lettres majuscules: chaque groupe contiendra au moins une voyelle, la lettre Y étant comptée comme telle.

Le groupe complet des cinq lettres sera utilisé comme signal d'appel (indicatif) de l'aéronef, toutes les fois que celui-ci devra émettre ou recevoir des signaux faits par radiotélégraphie ou par tout autre moyen de communication, sauf par signaux optiques dans le cas ou le Code Morse ne serait pas utilisé.

Un indicatif abrégé pourra être employé au cours d'une communication (l'indicatif complet étant obligatoire au commencement et à la fin de la communication).

ANNEXES *)

ANNEX A.

The marking of aircraft.

SECTION I.

General.

a) The nationality mark shall be represented by a capital letter in Roman characters, e.g.:

France .... F

The registration mark shall be represented by a group of four capital letters; each group shall contain at least one vowel, and for this purpose the letter Y shall be considered as a vowel.

The complete group of five letters shall be used as a call sign of the aircraft in making or receiving signals by wireless telegraphy or other methods of communication except by visual signals when the Morse Code is not being used.

An abridged call sign may be used during the course of a communication (the complete call sign being compulsory at the beginning and at the end of the communication).

ALLEGATI *)

ALLEGATO A.

Marche degli aeromobili.

SEZIONE I.

Generalita.

a) La marca di nazionalità sarà rappresentata da una lettera maiuscola in caratteri romani, p. es.:

Francia .... F

La marca di immatricolazione sarà rappresentata da un gruppo di quattro lettere maiuscole; ogni gruppo conterrà almeno una vocale la lettera Y essendo considerata come tale.

Il gruppo complessivo delle cinque lettere sarà usato come nominativo dell' aeromobile nel fare o ricevere segnali dati per radiotelegrafia o con altro mezzo di comunicazione, salvo per i segnali ottici nel caso in cui il codice Morse non sarà usato.

Si potrà indicare un nominativo abbreviato, nel corso di una comunicazione (al principio ed alla fine della comunicazione è obbligatorio il nominativo completo).

*) Deze bijlagen van het verdrag zijn eenvoudigheidshalve gesteld in den vorm, waarin zij thans luiden na de daarin ingevolge het bepaalde in artikel 34 door de daar bedoelde commissie aangebrachte wijzigingen.

L'indicatif radiotélégraphique abrégé comprendra trois lettres:

1°. La lettre de nationalité de l'aéronef;

2°. La lettre ä (.—.—);

3°. La dernière lettre de la marque d'immatriculation de l'aéronef.

Le signal d'appel radiotéléphonique sera formé par tout ou partie du nom du propriétaire de l'aéronef (compagnie de navigation aérienne ou particulier), suivi des deux dernières lettres de la marque d'immatriculation.

Dans le cas de communications par signaux optiques, lorsque le code Morse n'est pas utilisé, on emploiera les méthodes habituelles.

Les dispositions ci-dessus relatives au signal d'appel (indicatif) ne concernent pas les règles spéciales relatives aux signaux prévus à la section II de l'Annexe D.

Les marques de nationalité et d'immatriculation seront conformes aux indications du tableau de la Section VIII de la présente Annexe.

Toutefois, tout aéronef, fabriqué dans un Etat contractant pour être livré par la voie des airs à un ressortissant d'un Etat non Partie contractante, dont les marques de nationalité et d'immatriculation n'auront pas été notifiées par la [illegible] *tion Aérienne aux Etats contractants, devra être provisoirement immatriculé dans l'Etat où il a été fabriqué. La marque de nationalité sera celle de cet Etat. Le groupe d'immatriculation sera constitué par un W suivi de trois chiffres.*

b) Sur tous les aéronefs, autres que les aéronefs d'Etat et les aéronefs commerciaux, la marque d'immatriculation sera soulignée d'un trait noir.

c) Le registre matricule et le certificat d'immatriculation devront contenir un signalement de l'aéronef et indiqueront: le numéro ou toute autre marque d'identité donnée par le constructeur à l'appareil; les marques d'immatriculation et de nationalité ci-dessus mentionnées; le port d'attache de l'aéronef; les nom et prénoms, la nationalité et le domicile du propriétaire, ainsi que la date de l'immatriculation.

The abridged radiotelegraphic call sign will be composed of three letters:

(i) The nationality letter of the aircraft.

(ii) The letter *a* (. — . —).

(iii) The last letter of the registration mark of the aircraft.

The radiotelephonic call sign will be formed by the whole or part of the name of the owner of the aircraft (Air Navigation Company or Private owner) followed by the last two letters of the registration mark.

When opening up communication by means of visual signals, when the Morse code is not used, the usual methods will be employed.

The above provisions relating to the call sign do not affect the special rules relating to the signals laid down in Section II of Annex D.

The nationality and registration marks are assigned in accordance with the table contained in section VIII of this Annex.

However, any aircraft, manufactured in a contracting State, shall for delivery by air to a national of a non-contracting State, of which the nationality and registration marks shall not have been notified by the International Commission for Air *provisionally registered in the State in which it was manufactured. The nationality mark shall be that of the latter State. The registration mark shall consist of a W followed by three figures.*

b) On aircraft other than State and commercial, the registration mark shall be underlined with a black line.

c) The entry in the register and the certificate of registration shall contain a description of the aircraft and shall indicate the number or other identification mark given to it by the maker; the nationality and registration marks mentioned above; the usual station of the aircraft; the full name, nationality and residence of the owner and the date of registration.

Il nominativo radiotelegrafico abbreviato comprenderà tre lettere:

1°. La lettera di nazionalità dell'aeromobile.

2°. Le lettera ä (. — . —).

3°. L'ultima lettera della marca di immatricolazione dell'aeromobile.

Il segnale di chiamata radiotelefonica sarà formato dall'intero nome del proprietario dell'aeromobile (compagnia di navigazione aerea o privato) o da una parte di detto nome, seguiti dalle due ultime lettere della marca di immatricolazione.

Nel caso di comunicazioni per mezzo di segnali ottici, se non si usa il codice Morse, si useranno i metodi ordinari.

Le disposizioni qui sopra relative al nominativo non riguardano le regole speciali relative ai segnali prevesti alla sezione 2 dell'allegato D.

Le marche di nazionalità e di immatricolazione sono assegnate secondo la tabella della sezione VIII di questo allegato.

Tuttavia, ogni aeromobile fabbricato in uno Stato contraente per essere consegnato, per via aerea, a cittadini di uno Stato non contraente, le cui marche di nazionalità e di immatriculazione non siano state notificate dalla Commissione [illegible] *Stati contraenti, dovrà essere provvisoriamente immatricolato nello Stato nel quale esso è stato fabbricato. La marca di nazionalità sarà quella di tale Stato. Il gruppo di immatricolazione sarà costituito da un W seguito da tre cifre.*

b) Negli aeromobili che non siano di Stato, o commerciali, la marca di immatricolazione dev'essere sottolineata con una linea nera.

c) L'iscrizione nel registro e il certificato di immatricolazione devono contenere una descrizione dell'aeromobile e indicare il numero o le altre marche d'identificazione dategli dal costruttore: le marche di nazionalità e di immatricolazione predette; l'aeroporto abituale dell' aeromobile; il nome e cognome, la nazionalità e la residenza del proprietario, e la data di immatricolazione.

Le Certificat d'immatriculation sera établi conformément au modèle ci-après :

> Etat
> Ministère
> Administration
> ou
> Service.
>
> Certificat d'immatriculation
> N°......
>
> Marques de nationalité et d'immatriculation ....
> (1) Type et description ....
> ....
> (2) Nom et adresse du constructeur
> ....
> (3) Numéro de série du constructeur
> ....
> (4) Nom du propriétaire ....
> (5) Domicile du propriétaire ....
> ....
> (6) Nationalité du propriétaire ....
> (7) Port d'attache habituel de l'aéronef ....
>
> Vu la déclaration que l'aéronef ci-dessus désigné n'est pas immatriculé dans un autre Etat, il est certifié par les présentes que cet aéronef a été dûment inscrit dans le registre de .... le .... jour de .... 19...... conformément à
>
> *de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919, Annexe A et à ......*
> ....
> *et qu'il a reçu les marques de nationalité et d'immatriculation .... et possède la nationalité ....*
>
> A............ le .... 19......
> *(Signature).*

d) Tout aéronef doit porter, fixée d'une façon apparente à la nacelle ou au fuselage, une plaque de métal sur laquelle seront inscrits les nom, prénoms et domicile du propriétaire et les marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef.

SECTION II.

Positions des marques sur l'appareil.

Les marques de nationalité et d'immatriculation seront peintes en noir sur fond blanc, et disposées comme suit :

a) Avions. — Les marques seront peintes : une fois sur la surface inférieure des plans inférieurs et une fois sur la surface supérieure des plans supérieurs, le haut des lettres étant dirigé vers le bord d'attaque. Elles seront aussi peintes de chaque côté du fuselage, entre les ailes et les plans de la queue. S'il s'agit d'un appareil n'ayant pas de fuselage, les marques seront peintes sur la nacelle qui en tiendra lieu.

The Certificate of Registration will be drawn up in accordance with the following form :

> State
> Ministry
> Department
> or
> Service
>
> Certificate of registration
> N° ......
>
> Nationality and Registration Marks
> ....
> (1) Type and Description ....
> ....
> (2) Name and address of Constructor
> ....
> (3) Constructor's Serial Number ......
> ....
> (4) Name of Owner ....
> (5) Address of Owner ....
> ....
> (6) Nationality of Owner ....
> (7) Usual station of Aircraft ....
> ....
>
> Whereas it has been declared that the above mentioned aircraft is not registered in any other state, it is hereby certified that the said aircraft has been duly entered on the register of ...... on the ...... day of ...... 19... in accordance with the Convention for
>
> *dated 13th October 1919, Annex A, and with ....*
> ....
> .... and has been allocated the Nationality and Registration Marks ... . and is of .... nationality.
>
> Given at ...... this ... day of ...... 19...
> *(Signature).*

d) All aircraft shall carry affixed to the car (or basket) or to the fuselage in a prominent position a metal plate, inscribed with the names and residence of the owner and the marks of nationality and registration.

SECTION II.

Location of Marks.

The nationality and registration marks shall be painted in black on a white ground in the following manner :—

(*a*) Flying Machines. — The marks shall be painted once on the lower surface of the lower main planes and once on the upper surface of the top main planes, the top of the letters to be towards the leading edge. They shall also be painted along each side of the fuselage between the main planes and the tail planes. In cases where the machine is not provided with a fuselage the marks shall be painted on the nacelle instead.

Il Certificato di immatricolazione sarà redatto secondo il modulo seguente :

> Stato
> Ministero
> Amministrazione
> o
> Servizio
>
> Certificato di immatricolazione
> N° ......
>
> Marche di nazionalità e di immatricolazione ....
> (1) Tipo e descrizione ....
> ....
> (2) Nome ed indirizzo del costruttore
> ....
> (3) Numero di serie dato dal costruttore ....
> (4) Nome del proprietario ....
> (5) Domicilio del proprietario ....
> ....
> (6) Nazionalità del proprietario ......
> (7) Aeroporto di abituale residenza dell'aeromobile ....
>
> Vista la dichiarazione che l'aeromobile sopra descritto non è immatricolato presso altri Stati, si certifica che tale aeromobile è stato debitamente iscritto nel registro di .... il .... giorno di ...... 19 ......, conformente alla Convenzione per il regolamento
>
> *13 ottobre 1919, Allegato A, ed a ...*
> ....
> *che ad esso sono state assegnate le marche di nazionalità e di immatricolazione ...... e che esse possiede la nazionalità ....*
>
> A .... il .... 19 ....
> *(Firma)*

d) Ogni aeromobile deve portare fissata alla navicella o alla fusoliera, in posizione visibile, una targa di metallo sulla quale siano incisi il nome e cognome e la residenza del proprietario e le marche di nazionalità e di immatricolazione.

SEZIONE II.

Posizione delle marche.

Le marche di nazionalità e di immatricolazione devono essere dipinte in nero su fondo bianco nella maniera seguente :

a) Velivoli. — Le marche devono essere dipinte una volta sopra la superficie inferiore dei piani principali inferiori e una volta sopra la superficie superiore dei piani principali superiori, col vertice delle lettere dalla parte del bordo anteriore. Esse saranno dipinte anche lungo i lati della fusoliera fra i piani principali e quelli di coda. Se il velivolo non ha fusoliera, le marche saranno dipinte sulla navicella che la sostituirà.

b) Dirigeables et ballons. — Pour les dirigeables, les marques seront disposées au voisinage du maître-couple; elles seront répétées sur les deux côtés et sur le haut, cette dernière marque étant à égales distances de celles portées sur les côtés.

Pour les ballons, les marques, répétées deux fois, seront peintes près de la circonférence horizontale maxima et aussi loin que possible l'une de l'autre.

Pour les dirigeables et ballons, les marques disposées sur les flancs devront être visibles aussi bien des côtés que du sol.

SECTION III.

Emplacements supplémentaires pour les marques de nationalité.

a) Avions et dirigeables. — La marque de nationalité sera reproduite sur les deux côtés de la surface inférieure, soit du plan fixe inférieur de la queue, soit du gouvernail de profondeur, ainsi que sur la surface supérieure du plan fixe supérieur, ou du gouvernail de profondeur si ce dernier est plus large. Ces marques seront aussi répétées de part et d'autre du gouvernail de direction, ou sur les faces externes des gouvernails extérieurs si l'appareil a plusieurs gouvernails de direction.

b) Ballons. — Les marques de natio-

(b) Airships and Balloons. — In the case of airships the marks shall be painted near the maximum cross section on both sides and on the upper surface equidistant from the letters on the sides.

In the case of balloons the marks shall be painted twice near the maximum horizontal circumference, as far as possible from one another.

In the case both of airships and balloons the side marks shall be visible both from the sides and ground.

SECTION III.

Additional locations of Nationality Marks.

(a) Flying Machines and Airships. — The nationality mark shall also be painted on the left and right sides of the lower surface of the lowest tail planes or elevators and also on the upper surface of the top tail planes or elevators, whichever is the larger. It shall also be painted on both sides of the rudder, or on the outer sides of the outer rudders if more than one rudder is fitted.

(b) Balloons. — The nationality mark

b) Dirigibili e palloni. — Per i dirigibili, le marche saranno dipinte verso la sezione maestra ai due lati e sulla superficie superiore; i due distintivi laterali devono essere equidistanti della marca superiore.

Per i palloni, le marche saranno dipinte su due punti opposti della circonferenza orizzontale massima.

In entrambi i casi le marche laterali devono essere visibili dai lati e dal suolo.

SEZIONE III.

Posizioni addizionali delle marche di nazionalità.

a) Velivoli e dirigibili. — La marca di nazionalità sarà altresì dipinta sui lati destro e sinistro della superficie inferiore del piano di coda inferiore o dei timoni di profondità e sulla superficie superiore del piano superiore di coda o dei timoni di profondità, se questi hanno maggiori dimensioni. Essa sarà, inoltre, dipinta sulle due faccie del timone di direzione o sulle faccie esterne dei timoni esterni di direzione, se l'aeromobile ha più di uno di tali timoni.

b) Palloni. — La marca di nazionalità

SECTION IV.

Dimensions des marques de nationalité et des marques d'immatriculation.

a) Avions. — La hauteur des marques sur les plans des ailes et sur les plans de queue sera des quatre cinquièmes de la largeur respective de ces plans; sur le gouvernail de direction, les marques seront aussi grandes que possible. Sur le fuselage ou sur la nacelle, la hauteur des marques sera des quatre cinquièmes de la plus grande hauteur mesurée dans la portion la plus étroite du fuselage ou de la nacelle sur laquelle ces marques sont peintes.

b) Dirigeables et ballons. — Pour les dirigeables, les marques de nationalité peintes sur les plans de queue auront une hauteur égale aux quatre cinquièmes de la largeur du plan de queue; sur le gouvernail, ces marques seront aussi grandes que possible. La hauteur des autres marques ne devra pas être inférieure au douzième de la circonférence de la section transversale maximum du dirigeable.

Pour les ballons, la hauteur des marques de nationalité sera des quatre cinquièmes de la hauteur de la nacelle; la hauteur des autres marques sera au moins égale au douzième de la circonférence du ballon.

c) Généralités. — Pour tous les aéronefs, la hauteur des marques de natio-

SECTION IV.

Measurements of nationality and Registration Marks.

(a) Flying Machines. — The height of the marks on the main planes and tail planes respectively shall be equal to four-fifths of the chord, and in the case of the rudder shall be as large as possible. The height of the marks on the fuselage or nacelle shall be four-fifths of the greatest depth of the narrowest part of that portion of the fuselage or nacelle on which the marks are painted.

(b) Airships and Balloons. — In the case of airships, the nationality marks painted on the tail plane shall be equal in height to four-fifths of the chord of the tail plane and in the case of the rudder the marks shall be as large as possible. The height of the other marks shall be equal to at least one-twelfth of the circumference at the maximum transverse cross section of the airship.

In the case of balloons the height of the nationality mark shall be four-fifths of the height of the basket, and the heigt of the other marks shall be equal to at least one-twelfth of the circumference of the balloon.

(c) General. — In the case of all aircraft the letters of the nationality and

SEZIONE IV.

Dimensioni delle marche di nazionalità e di immatricolazione.

a) Velivoli. — L'altezza delle marche sui piani principali e sui piani di coda sarà rispettivamente eguale ai 4/5 della larghezza rispettive dei piani, e per i timoni di direzione sarà la più grande possibile. L'altezza delle marche sulla fusoliera o sulla navicella sarà eguale ai 4/5 della più grande altezza misurata nella porzione la più stretta della fusoliera o della navicella sulla quale le marche sono dipinte.

b) Dirigibili e palloni. — Per i dirigibili le marche di nazionalità dipinte sul piano di coda avranno l'altezza eguale ai 4/5 della corda del piano di coda, e sul timone di direzione le marche saranno le più grandi possibili. L'altezza delle altre marche sarà eguale almeno e 1/12 del perimetro della sezione maestra del dirigibile.

Per i palloni, l'altezza delle marche di nazionalità sarà eguale ai 4/5 dell'altezza della navicella e l'altezza delle altre marche sarà eguale almeno a 1/12 della circonferenza del pallone.

c) Generalita. — In ogni caso le lettere delle marche di nazionalità e di immatri-

nalité et des marques d'immatriculation pourra ne pas dépasser 2 m. 50.

SECTION V.

Dimensions, type des lettres, etc.

a) La largeur des caractères sera égale aux deux tiers de leur hauteur; leur épaisseur sera égale au sixième de cette même hauteur. Les lettres seront en caractères ordinaires pleins, tous de même type et de mêmes dimensions; un espace égal à la moitié de la largeur des lettres sera laissé entre celles-ci.

b) Pour les lettres soulignées, le trait aura même épaisseur que les lettres et un espace égal sera laissé entre le bas des lettres et le haut du trait.

SECTION VI.

Espace entre la marque d'immatriculation et la marque de nationalité.

Quand les marques d'immatriculation et de nationalité apparaîtront ensemble, elles devront être séparées par un tiret de longueur égale à la largeur d'une lettre.

SECTION VII.

Entretien.

[illegible] *possible, en tenant compte des formes de l'aéronef. Ces marques devront être tenues constamment propres et rester toujours visibles.*

SECTION VIII.

Tableau des marques.

La marque de nationalité de chacun des Etats ci-après énumérés*) s'applique aux aéronefs de ses Dominions, Colonies, Protectorats, Dépendances ou Pays gouvernés par lui en vertu d'un mandat de la Société des Nations.

ANNEXE B.

Certificat de navigabilité.

Les conditions principales exigées pour la délivrance du Certificat de navigabilité sont les suivantes:

1. Au point de vue de la sécurité, l'aéronef devra être conçu de façon à remplir certaines conditions minima.

2. Une démonstration satisfaisante des qualités réelles de vol de chaque type d'appareil soumis à l'examen devra être fournie au moyen de vols d'essai répondant à certaines conditions minima. Mais, une fois le type approuvé, les autres appareils qui ultérieurement seraient établis sur le même modèle seront dispensés de ces épreuves.

3. La construction de tout aéronef

registration marks need not exceed 2.5 metres in height.

SECTION V.

Measurement, type of letters, etc.

(*a*) The width of the letters shall be two-thirds of their height and the thickness shall be one-sixth of their height. The letters shall be painted in plain block type and shall be uniform in shape and size. A space equal to half the width of the letters shall be left between the letters.

(*b*) In the case of underlined letters the thickness of the line shall be equal to the thickness of the letter and the space between the bottom of the letters and the line shall be equal to the thickness of the line.

SECTION VI.

Spacing between nationality and Registration Marks.

Where the nationality and registration marks appear together, a hyphen of a length equal to the width of one of the letters shall be painted between the nationality mark and registration mark.

SECTION VII.

Maintenance.

[illegible] *advantage, taking into consideration the constructional features of the aircraft. The marks must always be kept clean and visible.*

SECTION VIII.

Table of Marks.

The nationality mark of each State named below*) applies to the aircraft of its Dominions, Colonies, Protectorates, dependencies or of countries over which it is the Mandatory State.

ANNEX B.

Certificates of Airworthiness.

The following main conditions govern the issue of certificates of airworthiness:

1. The design of the aircraft in regard to safety shall conform to certain minimum requirements.

2. A satisfactory demonstration must be made in flying trials of the actual flying qualities of the type of aircraft examined, provided that machines subsequently manufactured which conform to the approved type need not be subject to such trials. The trials shall conform to certain minimum requirements.

3. The construction of every aircraft

colazione potranno non eccedere metri 2.50 in altezza.

SEZIONE V.

Dimensioni e tipi di lettere, ecc.

a) La larghezza delle lettere sarà dei due terzi e la grossezza di un sesto della loro altezza. Le lettere saranno dipinte in caratteri ordinari pieni, e dovranno essere dello stesso tipo e della stessa dimensione. Lo spazio fra le lettere sarà eguale alla metà della loro larghezza.

b) Se le lettere sono sottolineate, la grossezza della linea dev'essere eguale a quella delle lettere. L'intervallo fra il piede delle lettere e la linea sarà eguale alle grossezza della linea stessa.

SEZIONE VI.

Intervallo fra le marche di nazionalità e di immatricolazione.

Quando le marche di nazionalità e di immatricolazione sono tracciate insieme, esse devono essere seperate da un tratto di linea di lunghezza eguale alle larghezza delle lettere.

SEZIONE VII.

Manutenzione.

[illegible] *migliori condizioni possibili di visibilità, tenendo conto delle linee di costruzione dell'aeromobile. Le marche dovranno essere mantenute sempre puliti e visibili.*

SEZIONE VIII.

Tabella delle marche.

La marca di nazionalità di ognuno degli Stati seguenti*) si applica agli aeromobili dei suoi domini, colonie, protettorati, dipendenze, o dei paesi da esso governati per mandato della Società delle Nazioni.

ALLEGATO B.

Certificati di navigabilità.

Le seguenti condizioni principali regolano la concessione dei certificati di navigabilità:

1°. Il progetto dell'aeromobile, per ciò che concerne la sicurezza, dovrà rispondere e determinati requisiti minimi.

2°. Una dimostrazione soddisfacente delle qualità effettive di volo del tipo di aeromobile esaminato dovrà essere fatta mediante prove di volo, ma gli apparecchi fabbricati in seguito, conformi al tipo approvato, non saranno soggetti a tali prove. Le prove dovranno rispondere a determinati requisti minimi.

3°. La costruzione di ogni aeromobile

*) De lijst van kenmerken is hierachter op blz. 200 en 201 in de Fransche Taal opgenomen.

devra être approuvée, en ce qui touche les matériaux et leur mise en œuvre. Le contrôle de la construction et des essais devra satisfaire à certaines conditions minima.

4. Tout aéronef doit être pourvu des instruments propres à assurer la sécurité de la navigation.

5. Les conditions minima visées aux paragraphes 1 à 3 inclus seront ultérieurement fixées par la Commission Internationale de Navigation Aérienne. Auparavant, chacun des Etats contractants arrêtera lui-même les règles de détail qui présideront à la délivrance des certificats de navigabilité et au maintien de leur validité.

ANNEXE C.

Livres de bord.

SECTION I.

Carnet de route.

Ce carnet doit être tenu pour tout aéronef et doit contenir les renseignements ci-après:

a) Catégorie à laquelle appartient l'aéronef: marques de nationalité et d'immatriculation; nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire; nom du constructeur; charge utile de l'aéronef.

b) En outre, pour chaque voyage:

du pilote et de chacun des membres de l'équipage;

2. Les lieu, date et heure du départ; l'itinéraire suivi et tous les incidents de route, y compris les atterrissages.

SECTION II.

Livret d'appareil.

Ce livret n'est obligatoire que pour les aéronefs employés au transport public de passagers ou de marchandises. Il doit contenir les renseignements ci-après:

a) Catégorie à laquelle appartient l'aéronef; marques d'immatriculation et de nationalité; nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire; nom du constructeur et charge utile de l'aéronef.

b) Type et numéro de série du moteur; type de l'hélice avec le numéro, le pas et le diamètre, ainsi que le nom du fabricant.

c) Type de l'appareil de T.S.F. monté sur l'aéronef.

d) Tableau donnant au personnel responsable du fonctionnement et de l'entretien de l'aéronef tous les renseignements utiles pour le réglage de la cellule (avions) ou de la suspension (dirigeables).

e) Renseignements techniques complets et détaillés sur le service antérieur de l'aéronef, y compris toutes les épreu-

with regard to workmanship and materials must be approved. The control of the construction and of the tests shall be in accordance with certain minimum requirements.

4. Every aircraft must be equipped with suitable instruments for safe navigation.

5. The minimum requirements of paragraphs 1 to 3 inclusive shall be fixed by the International Commission for Air Navigation. Until they have been so fixed each contracting State shall determine the detailed regulations under which certificates of airworthiness shall be granted or remain valid.

ANNEX C.

Log books.

SECTION I.

Journey log.

This shall be kept for every aircraft and shall contain the following particulars:

(*a*) Category to which the aircraft belongs: its nationality and registration marks; the full name, nationality and residence of the owner; name of maker and the carrying capacity of the aircraft.

(*b*) In addition for each journey —

dence of the pilot and of each of the members of the crew.

(ii.) The place, date, and hour of departure, the route followed, and all incidents en route including landings.

SECTION II.

Aircraft log.

This is obligatory only in the case of aircraft carrying passengers or goods for hire and shall contain the following particulars:—

(*a.*) Category to which the aircraft belongs; its nationality and registration marks; the full name, nationality and residence of the owner; name of maker and the carrying capacity of the aircraft.

(*b.*) Type and series number of engine; type of airscrew shewing number, pitch, diameter and maker's name.

(*c.*) Type of wireless apparatus fitted.

(*d.*) Table giving the persons in charge of the aircraft and of its maintenance all necessary information as to the adjustment of the main plane structure (flying machines) or of the rigging (airships).

(*e.*) A fully detailed engineering record of the life of the aircraft, including all acceptance tests, overhauls, replace-

dovrà essere approvata, per ciò che concerne la lavorazione ed i materiali adoperati. Il controllo della costruzione e delle prove dovrà rispondere a determinati requisti minimi.

4°. Ogni aeromobile sarà munito degli istrumenti diretti ad assicurare la sicurezza della navigazione.

5°. I requisti minimi dei paragrafi 1 a 3 incluso, saranno determinati dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea. Finchè non lo siano, ogni Stato contraente stabilirà le norme di dettaglio secondo le quali i certificati di navigabilità saranno concessi e rimarranno validi.

ALLEGATO C.

Libri di bordo.

SEZIONE I.

Giornale di rotta.

Sarà tenuto da tutti gli aeromobili e conterrà i seguenti dati:

a) Categoria alla quale appartiene l'aeromobile; marche di nazionalità e di immatricolazione; nome e cognome, nazionalità e residenza del proprietario, nome del costruttore, carico utile dell'aeromobile;

b) Inoltre, per ogni viaggio:

residenza del pilota e di ciascuno dei membri dell'equipaggio.

2. Luogo, data ed ora della partenza, rotta seguita, e tutti gli incidenti del viaggio, atterramenti compresi.

SEZIONE II.

Libretto dell' aeromobile.

E' obbligatorio solamente nel caso degli aeromobili adibiti al pubblico trasporto di passeggeri o di merci, e deve contenere i seguenti dati:

a) Categoria alla quale appartiene l'aeromobile; marche di nazionalità e di immatricolazione, nome e cognome, nazionalità e residenza del proprietario, nome del costruttore, carico utile;

b) Tipo e numero di serie del motore; tipo dell'elica col relativo numero, passo, diametro, nome e cognome del costruttore;

c) Tipo di apparecchio di radiotelegrafia montato sull'aeromobile;

d) Quadro che dà al personale responsabile del funzionamento e della manutenzione dell'aeromobile tutte le instruzioni utili concernenti il regolaggio dell'apparecchio nei velivoli o la sospensione nei dirigibili.

e) Dati tecnici completi e particolareggiati sul servizio prestato dall'aeromobile, comprese tutte le prove di collaudo, revi-

ves de réception, les revisions, remplacements de pièces, réparations et tous travaux du même genre.

SECTION III.

Livret de moteur.

Ce livret n'est obligatoire que pour les moteurs installés sur des aéronefs employés au transport public de passagers ou de marchandises. Un livret spécial devra exister pour chaque moteur et accompagnera toujours celui-ci. Il contiendra les renseignements ci-après:

a) Type du moteur, numéro de série; nom du constructeur; puissance et régime normal maximum du moteur; date de fabrication et date d'entrée en service;

b) Marque d'immatriculation et type des aéronefs sur lesquels le moteur a été installé;

c) Renseignements techniques complets et détaillés sur le service antérieur du moteur, y compris toutes les épreuves de réception, le nombre d'heures de travail déjà faites, les revisions, remplacements, réparations et tous travaux du même genre.

SECTION IV.

Carnet des signaux.

Ce livre n'est obligatoire que pour les passagers ou des marchandises. Il doit contenir les renseignements ci-après:

a) Catégorie de l'aéronef; marques de nationalité et d'immatriculation; nom, prénoms, nationalité et domicile du propriétaire;

b) Lieu, date et heure de transmission ou de réception de tout signal;

c) Nom ou indication de toute personne ou de toute station à qui un signal a été adressé ou dont un signal a été reçu.

SECTION V.

Forme, établissement et tenue des livres de bord.

Les divers livres de bord, prescrits par la Convention, pourront être réunis en un seul. Le modèle de ce ou de ces livres de bord, les règles concernant leur établissement et leur tenue seront fixés ou modifiés par la Commission Internationale de Navigation Aérienne à la majorité prévue par l'article 34 pour la modification des Annexes.

ANNEXE D.

Règlement sur les feux et signaux.
Règles de la circulation aérienne.

Définitions.

Le mot ,,aéronef'' désigne tous les

ments, repairs and all work of a like nature.

SECTION III

Engine log.

This is obligatory only in the case of engines installated in aircraft carrying passengers or goods for hire, and in such cases a separate log book shall be kept for each engine and shall always accompany the engine. It shall contain the following particulars:

(a.) Type of engine, series number, maker's name, power, normal maximum revolutions of engine, date of production and first date put into service.

(b.) Registration mark and type of aircraft in which the engine has been installed.

(c.) A fully detailed engineering record of the life of the engine, including all acceptance tests, hours run, overhauls, replacements, repairs, and all work of a like nature.

SECTION IV.

Signal log.

This is obligatory only in the case of hire and shall contain the following particulars:—

(a.) Category to which the aircraft belongs; its nationality and registration marks; the full name, nationality and residence of the owner.

(b.) Place, date, and time of the transmission or reception of any signal.

(c.) Name or other indication of the person or station to whom a signal is sent or from whom a signal is received.

SECTION V.

Form, arrangement and method of keeping log books.

The various log books prescribed by the Convention may be combined in a single book. The model of the said log book or books, the rules governing their arrangement and the method of keeping them shall be fixed or modified by the International Commission for Air Navigation by the majority provided for in article 34 for the modification of the Annexes.

ANNEX D.

Rules as to lights and signals.
Rules for air traffic.

Definitions.

The word ,,aircraft'' comprises all

sioni, sostituzioni di pezzi, riparazioni e tutti i lavori analoghi.

SEZIONE III.

Libretto del motore.

E' obbligatorio soltanto nel caso dei motori sistemati sugli aeromobili destinati al pubblico trasporto di passeggeri o di merci; in tale caso sarà tenuto un libro di bordo distinto per ogni motore che lo accompagnerà sempre. Conterrà i dati seguenti:

a) Tipo del motore, numero di serie, nome e cognome del costruttore, potenza e numero di giri normale massimo, data della costruzione e data della sua entrata in servizio;

b) Marca di immatricolazione e tipo di aeromobili sui quali è stato sistemato il motore;

c) Dati tecnici completi e particolareggiati della vita del motore, comprese tutte le prove di collaudo, ore di funzionamento, visite di revisione, sostituzioni di pezzi, riparazioni e tutti i lavori analoghi.

SEZIONE IV.

Giornale dei segnali.

E' obbligatorio soltanto nel caso degli di passeggeri o di merci, e conterrà i seguenti particolari:

a) Categoria alla quale appartiene l'aeromobile; marche di nazionalità e di immatricolazione; nome e cognome, nazionalità e residenza del proprietario;

b) Luogo, data ed ora della trasmissione o della ricezione di qualsiasi segnale;

c) Nome od altra indicazione della persona o della stazione alla quale è stato inviato un segnale o dalla quale si è ricevuto un segnale.

SEZIONE V.

Forma, impianto e tenuta dei libri di bordo.

I vari libri di bordo prescritti dalla Convenzione potranno essere riuniti in uno solo. Il modello di tale o di tali libri di bordo, le regole concernenti il loro impianto e la loro tenuta, saranno fissati o modificati dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, con la maggioranza prevista dall' articolo 34 per la modifica degli Allegati.

ALLEGATO D.

Regolamento sui fanali e segnalazioni.
Norme per la circolazione aeronautica.

Definizioni.

La parola ,,aeromobile'' indica i pal-

ballons, captifs ou libres, les cerfs-volants, les dirigeables et les avions.

Le mot ,,ballon'', désigne un aéronef soit captif, soit libre, utilisant un gaz plus léger que l'air comme moyen de sustentation dans l'atmosphère et n'ayant aucun moyen propre de propulsion.

Le mot ,,dirigeable'' désigne un aéronef utilisant un gaz plus léger que l'air comme moyen de sustentation dans l'atmosphère et possédant des moyens propres de propulsion.

Le mot ,,avion'' désigne tous les aéroplanes, hydroplanes (à flotteurs ou à coque) ou tout autre aéronef plus lourd que l'air et possédant des moyens propres de propulsion.

Un dirigeable sera considéré comme étant ,,en marche'' aux termes des Règlements ci-après s'il n'est amarré ni au sol ni à un objet quelconque situé sur le sol ou sur l'eau.

SECTION I.

Règlement sur les feux.

Dans ce règlement, le mot ,,visible'', appliqué aux feux, signifie: visible par nuit sombre et atmosphère transparente. Les angles de visibilité dont il est question ci-après et qui sont figurés sur le croquis ci-dessous, supposent l'aéronef dans sa position normale de vol rectiligne et horizontal.

seront appliquées par tous les temps, du coucher au lever du soleil, et durant cet intervalle il ne devra être allumé aucun autre feu susceptible d'être confondu avec les feux de navigation prescrits ci-après. Ces derniers feux ne devront pas être aveuglants.

2. Un avion, soit en l'air, soit manœuvrant à terre ou sur l'eau par ses propres moyens, portera les feux suivants:

a) A l'avant, un feu blanc, visible dans un angle de 220°, bissecté par le plan vertical P de symétrie de l'avion.

Vue schématique en plan des feux de l'avion.

balloons, whether fixed or free, kites, airships, and flying machines.

The word ,,balloon'', shall mean an aircraft, either fixed or free, using gas lighter than air as a means of support, and having no means of propulsion.

The word ,,airship'' shall mean an aircraft using gas lighter than as a means of support, and having means of propulsion.

The words ,,flying machine'' shall mean all aeroplanes, seaplanes, flying boats, or other aircraft heavier than air, and having means of propulsion.

An airship is deemed to be ,,under way'' within the meaning of these rules when it is not made fast to the ground or any object on land or water.

SECTION I.

Rules as to lights.

The word ,,visible'' in these rules when applied to lights shall mean visible on a dark night with a clear atmosphere. The angular limits laid down in these rules as shewn in the sketch (attached) shall be determined when the aircraft is in its normal attitude for flying on a straight and horizontal ...

be complied with in all weathers from sunset to sunrise, and during such time no other lights may be exhibited which may be mistaken for the navigation lights prescribed hereafter. The latter must not be dazzling.

2. A flying machine, when in the air or manoeuvring on land or water under its own power, shall carry the following lights:—

(*a*.) Forward, a white light visible in a dihedral angle of 220 degrees bisected by a vertical plane through the line of flight,

Sketch plan of lights on the aircraft.

loni, frenati o liberi, i cervi-volanti, i dirigibili e i velivoli.

La parola ,,pallone'' indica un aeromobile, frenato o libero, che impiega un gas più leggero dell'aria quale mezzo per sostenersi nell'atmosfera e che nin ha organi propri di propulsione.

La parola ,,dirigibile'' indica un aeromobile che impiega un gas più leggero dell'aria quale mezzo per sostenersi nell'atmosfera e che ha organi propri di propulsione.

La parola ,,velivolo'' indica ogni aeroplano, idrovolante (a galleggianti laterali o a battello centrale), ed ogni altro aeromobile più pesante dell'aria, avente organi propri di propulsione.

Un dirigibile è considerato ,,in rotta'' agli effetti di questo regolamento, quando non è ormeggiato a terra o ad alcun oggetto sulla terra o sull'acqua.

SEZIONE I.

Regolamento sui fanali.

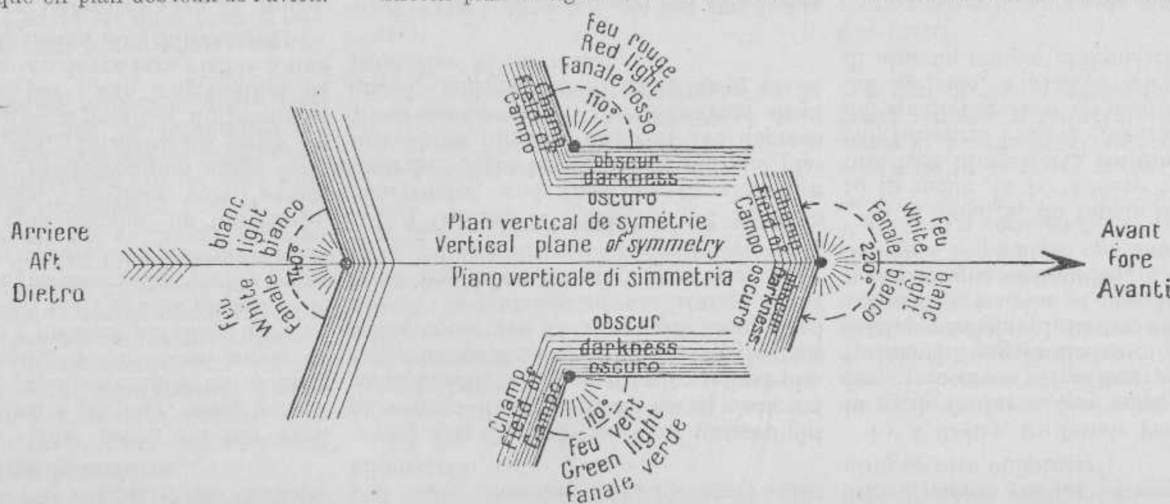
La parola ,,visibile'' in questo regolamento, quando è applicata ai fanali, significa visibile a notte ascura con atmosfera chiara. Gli angoli di visibilità designati in questo regolamento come è indicato nello schizzo annesso, si riferiscono all'aeromobile nella sua linea normale ...

saranno applicati in qualsiasi condizione di tempo dal tramonto al levar del sole, e durante tale periodo non sarà mostrato alcun altro fanale che possa essere scambiato per i fanali più oltre prescritti. Questi ultimi non dovranno essere abbaglianti.

2. Ogni velivolo nell'aria, o quando manovra sulla terra o sull'acqua coi propri mezzi, porterà i seguenti fanali:

a) Davanti, un fanale bianco visibile in un angolo diedro di 220° bisecato dal piano diametrale verticale di simmetria

Vista schematica dei fanali del velivolo.



Ce feu devra être visible à une distance d'au moins huit kilomètres;

b) Sur le côté droit, un feu vert, disposé de façon à projeter, vers l'avant, une lumière ininterrompue entre deux plans verticaux, formant un angle de 110°, et dont l'un sera parallèle au plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil. Ce feu devra être visible à une distance d'au moins cinq kilomètres;

c) Sur le côté gauche, un feu rouge, disposé de façon à projeter, vers l'avant, une lumière ininterrompue entre deux plans verticaux, formant un angle de 110° dont l'un sera parallèle au plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil. Ce feu devra être visible à une distance d'au moins cinq kilomètres;

d) Ces feux latéraux, vert et rouge, seront disposés de manière que le feu vert ne soit pas visible du côté gauche de l'avion, ni le feu rouge du côté droit;

e) A l'arrière et aussi loin que possible, un feu blanc tourné vers l'arrière et visible à cinq kilomètres au moins de distance, dans un secteur de 140°, divisé en deux parties égales par le plan vertical passant par l'axe longitudinal de l'appareil.

f) Si, pour l'application de la règle ci-dessus, le feu unique doit être remplacé sur plusieurs feux, le champ de visibilité [illegible] qu'il n'y ait qu'un feu visible à la fois.

3. Les règles concernant les feux des avions seront applicables aux dirigeables, avec les modifications suivantes:

a) Tous les feux seront doublés, ceux d'avant et d'arrière verticalement et ceux des côtés horizontalement sur une parallèle à l'axe du dirigeable;

b) Les feux de chacune des paires d'avant et d'arrière seront visibles ensemble.

La distance entre les deux feux d'une même paire ne sera pas inférieure à deux mètres.

4. Un dirigeable remorqué devra porter les feux spécifiés au paragraphe 3°. et, en outre, ceux spécifiés au paragraphe 6°. pour les dirigeables qui ne sont plus maîtres de leur direction.

5. *a*) Un avion ou dirigeable flottant à la surface de l'eau sans pouvoir s'y diriger, c'est-à-dire incapable de manœuvrer comme il est prescrit dans les Règlements pour éviter les collisions en mer, devra porter deux feux rouges distants d'au moins deux mètres, placés l'un au-dessus de l'autre et visibles dans toutes les directions, à une distance d'au moins trois kilomètres.

b) Un aéronef, dans les conditions ci-

and visible at a distance of at least eight kilometres.

(*b.*) On the right side, a green light so constructed and fixed as to show an unbroken light between two vertical planes whose dihedral angle is 110 degrees when measured to the right from dead ahead, and visible at a distance of at least five kilometres.

(*c.*) On the left side, a red light so constructed and fixed as to show an unbroken light between two vertical planes whose dihedral angle is 110 degrees when measured to the left from dead ahead, and visible at a distance of at least five kilometres.

(*d.*) The said green and red side lights shall be fitted so that the green light shall not be seen from the left side nor the red light from the right side.

(*e.*) At the rear, and as far aft as possible, a white light shining rearwards and visible in a dihedral of 140 degrees bisected by a vertical plane through the line of flight and of such a character as to be visible at a distance of at least five kilometres.

(*f.*) In the case where, in order to fulfil the above conditions, the single light has to be replaced by several lights, the field *be so limited that only one can be seen at a time.*

3. The Rules determined for the lighting of flying machines shall apply to airships subject to the following modifications:—

(*a.*) All lights shall be doubled; the forward and aft lights vertically, and the side lights horizontally in a fore and aft direction.

(*b.*) Both lights of each pair forward and aft shall be visible at the same time.

The distance between the lights comprising a pair shall not be less than two metres.

4. An airship, when towed, shall carry the lights specified in paragraph 3, and, in addition, those specified in paragraph 6 for airships not under control.

5. (*a.*) A flying machine, or airship, when on the surface of the water, and when not under control, that is to say, not able to manoeuvre as required by the Regulations for the Prevention of Collisions at Sea, shall carry two red lights not less than two metres apart one over the other and visible in all directions at a distance of at least three kilometres.

(*b.*) The aircraft referred to in this

del velivolo e visibile ad una distanza di almeno otto chilometri;

b) A destra, un fanale verde sistemato in modo da far vedere verso l'avanti una luce ininterrotta fra due piani verticali formanti l'angolo diedro di 110°, uno dei quali parallelo al piano diametrale del velivolo, e visibile ad una distanza di almeno cinque chilometri;

c) A sinistra, un fanale rosso sistemato in modo da far vedere verso l'avanti una luce ininterrotta fra due piani verticali formanti l'angolo diedro di 110°, uno dei quali parallelo all'asse longitudinale del velivolo, e visibile ad una distanza di almeno cinque chilometri;

d) I detti fanali verde e rosso saranno montati in maniera che la luce verde non possa essere veduta dalla sinistra, nè quella rossa dalla destra;

e) Di dietro, e il più lontano possibile, un fanale bianco che proietti la sua luce verso poppa, in un angolo diedro di 140°, bisecato dal piano diametrale di simmetria del velivolo e di intensità tale da essere visibile ad una distanza di almeno cinque chilometri;

f) Se per adempire alle suddette condizioni uno dei fanali deve essere sostituito da più fanali, il campo di visibilità [illegible] *che se ne possa vedere soltanto uno per volta.*

3. Le regole stabilite per i fanali dei velivoli si applicheranno ai dirigibili, salvo le modifiche seguenti:

a) Tutti i fanali saranno raddoppiati, i fanali anteriori e posteriori verticalmente, e quelli dei lati orizzontalmente, in direzioni parallele all' asse longitudinale;

b) Entrambi i fanali di ogni coppia, a prua et a poppa, saranno visibili contemporaneamente. La distanza fra i fanali costituenti la coppia non sarà minore di due metri.

4. Un dirigibile rimorchiato porterà i fanali indicati al paragrafo 3 e quelli indicati al paragrafo 6 per i dirigibili che non sono in grado di manovrare.

5. *a*) Un velivolo o un dirigibile, galleggiante sull'acqua, che non sia in grado di manovrare come è prescritto dai regolamenti per evitare le collissioni in mare, porterà due fanali rossi uno sopra l'altro, distanti fra loro non meno di due metri, visibili da tutte le direzioni a una distanza di almeno tre chilometri.

b) L'aeromobile al quale si riferisce la

dessus, ne portera pas, s'il est immobile, les feux de côté; mais, en marche, il devra les avoir.

6. Un dirigeable qui, pour une cause quelconque, n'est plus maître de sa direction, ou qui a volontairement arrêté ses moteurs, devra, en plus des autres feux spécifiés, montrer d'une façon très apparente, l'un au-dessus de l'autre, deux feux rouges, séparés par un intervalle d'au moins deux mètres et visibles, dans toutes les directions, à trois kilomètres au moins de distance.

De jour, un dirigeable, remorqué et, pour une cause quelconque, n'étant plus maître de sa direction, devra montrer, d'une façon très apparente, deux boules ou objets noirs, de soixante centimètres de diamètre, placés l'un au-dessus de l'autre et séparés par un intervalle d'au moins deux mètres.

Un dirigeable, amarré ou en marche, avec ses moteurs volontairement arrêtés, devra, de jour, montrer d'une façon très apparente, une boule ou un objet noir, de soixante centimètres de diamètre, et sera considéré par les autres aéronefs comme étant en dérive.

7. Un ballon libre devra porter un feu brillant, blanc, placé à cinq mètres au moins au-dessous de la nacelle et visible dans toutes les directions, à trois kilo-

8. Un ballon captif devra porter, disposés comme le feu blanc spécifié au paragraphe 7° et à la place de ce feu, trois feux placés verticalement à quatre mètres au moins de distance l'un de l'autre. Le feu du milieu sera blanc; les deux autres rouges; les trois feux seront visibles dans toutes les directions, à une distance d'au moins trois kilomètres.

De plus, le câble de retenue devra porter, tous les trois cents mètres, à partir de la nacelle, des groupes de trois feux disposés comme ceux spécifiés ci-dessus. En outre, l'objet auquel le ballon est amarré sur le sol devra porter un groupe de feux semblables, marquant sa position.

De jour, le câble de retenue devra porter, au moins tous les cent mètres à partir de la nacelle, des manches à air d'au moins 0m 20 de diamètre et deux mètres de longueur, marquées avec des bandes alternativement blanches et rouges, de 0m 50 de largeur.

9. Un dirigeable amarré près du sol devra porter les feux spécifiés aux paragraphes 2°. a) et c) et 3°.

En outre, s'il est amarré loin du sol, le dirigeable, le câble et l'objet auquel il est amarré seront, soit de jour, soit

paragraph, when not making way through the water, shall not carry the side lights, but when making way shall carry them.

6. An airship which from any cause is not under control, or which has voluntarily stopped her engines shall, in addition to the other specified lights, display conspicuously two red lights, one over the other, not less than two metres apart, and visible in all directions at a distance of at least three kilometres.

By day an airship, when being towed, which from any cause is not under control, shall display conspicuously two black balls or shapes, each 60 cms. in diameter, placed one over the other not less than two metres apart.

An airship moored, or under way but having voluntarily stopped its engines, shall display conspicuously by day a black ball or shape, 60 cms. in diameter, and shall be treated by other aircraft as being not under control.

7. A free balloon shall carry one bright white light below the basket at a distance of not less than five metres, and visible in all directions at a distance of at least

8. A fixed balloon shall carry in the same position as the white light mentioned in paragraph 7, and in lieu of that light, three lights in a vertical line one over the other, not less than four metres apart. The highest and lowest of these lights shall be red, and the middle light shall be white, and they shall be visible in all directions at a distance of at least three kilometres.

In addition, the mooring cable shall have attached to it at intervals of three hundred metres, measured from the basket, groups of three lights similar to those mentioned in the preceding paragraph. In addition, the object to which the balloon is moored on the ground shall have a similar group of lights to mark its position.

By day the mooring cable shall have attached to it at intervals of not more than one hundred metres measured from the basket, tubular streamers not less than 20 cm. in diameter and two metres long, and marked with alternate bands of white and red, 50 cm. in width.

9. An airship when moored near the ground shall carry the lights specified in paragraphs 2 (a) and (c) and 3.

In addition, if moored but not near the ground, the airship, the mooring cable, and the object to which moored, shall be

lettera precedente non porterà accesi i fanali di via laterali quando è fermo ma li dovrà accendere quando è in moto.

6. Un dirigibile che per qualsiasi ragione non puo' manovrare, o che volontariamente ha fermato i motori, mostrerà distintamente, oltre gli altri fanali predetti, due fanali rossi, uno sopra l'altro, distanti fra loro non meno di due metri, disposti in maniera da far vedere la luce in tutte le direzioni, e di intensità tale da essere visibili a una distanza non minore di tre chilometri.

Di giorno un dirigibile rimorchiato, che per qualsiasi ragione non possa manovrare, mostrerà distintamente due palloni o due oggetti neri, ciascuno di 60 cm. di diametro, posti uno sopra l'altro, distanti fra loro non meno di due metri.

Un dirigibile ormeggiato oppure in rotta ma che abbia volontariamente fermato i motori, mostrerà distintamente, di giorno, un pallone nero di 60 cm. di diametro, e sarà considerato dagli altri aeromobili come se non potesse manovrare.

7. Un pallone libero porterà un fanale brillante bianco sotto la navicella, a una distanza non minore di cinque metri, disposto in modo da far vedere una luce [illegible] za di almeno tre chilometri.

8. Un pallone frenato porterà nella medesima posizione del fanale bianco indicato nel paragrafo 7, e in sua vece, tre fanali in linea verticale a una distanza di non meno di quattro metri l'uno dall' altro. Il più alto e il più basso di questi fanali saranno rossi e quello di mezzo bianco, e visibili in tutte le direzioni a una distanza di almeno tre chilometri.

Oltre a ciò il cavo di ormeggio porterà attaccati, a intervalli di 300 metri, misurati dalla navicella, gruppi di tre fanali eguali a quelli indicati nel comma precedente. L'oggetto a terra al quale è ormeggiato il pallone porterà lo stesso gruppo di fanali per indicare la sua posizione.

Di giorno, il cavo d'ormeggio porterà ad intervalli di almeno cento metri a partire della navicella, bandiere a manica di non meno di 20 cm. di diametro, lunghe due metri e striate con fascie bianche e rosse, larghe 50 cm.

9. Un dirigibile ormeggiato vicino al suolo porterà i fanali indicati nei paragrafi 2 a) e c) e 3.

Inoltre, se è ormeggiato, ma non vicino al suolo, il dirigibile, il cavo di ormeggio e l'oggetto al quale è ormeggiato

de nuit, signalés comme il est dit au paragraphe 8°.

Les ancres marines ou cônes-ancres employés par les dirigeables pour s'amarrer sur l'eau, seront dispensés de l'observation de ces règles.

10. Un avion, arrêté sur le sol ou sur l'eau, mais non ancré ni amarré, devra porter les feux spécifiés au paragraphe 2°.

11. En vue d'éviter des collisions avec des navires:

a) Un avion à l'ancre ou amarré sur l'eau, devra porter à l'avant, dans l'endroit le plus apparent, un feu blanc, visible dans toutes les directions, à une distance d'au moins deux kilomètres;

b) Un avion de cinquante mètres ou plus de longueur, à l'ancre ou amarré sur l'eau, devra porter, à l'avant, un feu analogue à celui spécifié plus haut, et un autre placé à l'arrière, ou près de l'arrière, et à cinq mètres au moins plus bas que le feu avant.

Par ,,longueur'' de l'avion, on entend la distance totale entre les deux extrémités de celui-ci.

c) Les avions de cinquante mètres ou [illegible] *chaque extrémité de l'aile inférieure, un feu placé comme il est spécifié dans l'alinéa a) du présent paragraphe.*

Par ,,envergure'' de l'avion, l'on entend sa largeur maximum.

12 Si, pendant la nuit, l'un des feux spécifiés vient à s'éteindre, l'aéronef devra atterrir aussitôt qu'il pourra le faire sans danger.

13. En aucun cas, les règles qui précèdent n'empêcheront l'application des règlements spéciaux édictés par un Etat, relativement à des feux supplémentaires de signaux ou de position, pour les aéronefs militaires ou pour des aéronefs volant en formation. Elles n'empêcheront pas non plus l'emploi des signaux de reconnaissance adoptés par un propriétaire d'aéronef, avec l'autorisation de son gouvernement et dûment enregistrés et publiés.

SECTION II.

Règlement sur les signaux.

14. *a*) Un aéronef désirant atterrir la nuit, sur un aérodrome doté d'un personnel de garde, devra, avant de le faire, tirer une fusée pyrotechnique verte ou faire des signaux intermittents avec une lampe ou un projecteur autre que les feux de navigation. En outre, à l'aide du Code international Morse, il devra, par

marked in accordance with the provisions of paragraph 8, whether by day or by night.

Sea anchors or drogues used by airships for mooring purposes on the water are exempt from this regulation.

10. A flying machine stationary upon the land or water but not anchored or moored shall carry the lights specified in paragraph 2.

11. In order to prevent collisions with surface craft:—

(*a*.) A flying machine when at anchor or moored on the water shall carry forward, where it can best be seen, a white light, visible in all directions at a distance of at least two kilometres.

(*b*.) A flying machine of fifty metres or upwards in length, when at anchor or moored on the water, shall in the forward part of the flying machine carry one such light, and at or near the stern of the flying machine, and at a height that it shall not be less than five metres lower than the forward light, another such light.

The length of a flying machine shall be deemed to be the overall length.

(c.) Flying machines of fifty metres or [illegible] *carry at each lower wing tip one light as specified in (a) of this paragraph.*

The span of a flying machine shall be deemed to be the maximum lateral dimension.

12. In the event of the failure at night of any of the lights specified under these rules to be carried by aircraft flying at night, such aircraft shall land as soon as it can do so without danger.

13. Nothing in these rules shall interfere with the operation of any special rules made by any State with respect to the additional station or signal lights for military aircraft, or for aircraft in formation, or with the exhibition of recognition signals adopted by owners of aircraft which have been authorised by their respective Governments and duly registered and published.

SECTION II.

Rules as to signals.

14. (*a*.) An aircraft wishing to land at night on an aerodrome having a ground control shall before landing, fire a green pyrotechnical light or flash intermittently a lamp, or a projector other than the navigation lights. In addition, it shall make by international Morse code by means of phonetic or luminous signals,

saranno segnalati secondo le disposizioni del paragrafo 8, tanto di giorno quanto di notte.

Le ancore marine o le cone d'ancoraggio impiegate dai dirigibili a scopo di ormeggio sull'acqua sono esenti da queste regole.

10. Un velivolo fermo al suolo o sull' acqua, ma non ancorato od ormeggiato porterà i fanali indicati nel paragrafo 2.

11. Per evitare le collisioni colle navi:

a) Un velivolo ancorato o ormeggiato in acqua porterà a prua, nel punto più visibile, un fanale bianco disposto in modo da essere visibile in tutte le direzioni a una distanza di almeno due chilometri;

b) Un velivolo di cinquanta metri e più di lunghezza, ancorato od ormeggiato sull'acqua, porterà a prua un fanale del tipo indicato alla lettera *a*), e a poppa o nelle sue vicinanze un altro fanale disposto più in basso almeno cinque metri del precedente.

Per lunghezza di un velivolo s'intende la massima distanza fra i suoi punti estremi, avanti e indietro;

c) I velivoli di cinquanta metri o più [illegible] *quello indicato alla lettera a) di questo paragrafo.*

Per apertura di un velivolo s'intende la sua massima dimensione trasversale.

12. Se uno qualunque dei fanali indicati in questo regolamento viene a spegnersi durante il volo notturno dell'aeromobile, questo dovrà atterrare, appena potrà farlo senza pericolo.

13. In nessun caso questo regolamento dovrà impedire l'osservanza delle regole speciali stabilite da uno Stato relativamente ai fanali addizionali di posizione o di segnalazione, per gli aeromobili militari, o per gli aeromobili volanti in formazione. Nè dovrà impedire l'impiego di segnali di riconoscimento adottati dai proprietari di aeromobili autorizzati dai loro Governi purchè debitamente registrati e pubblicati.

SEZIONE II.

Regolamento sulle segnalazioni.

14. *a*) L'aeromobile che desideri atterrare di notte in un aeroporto che abbia un personale di guardia dovrà prima sparare un razzo verde, o fare dei segnali intermittenti con un fanale o con un proiettore, diversi dai fanali di navigazione. Inoltre, servendosi del codice internazionale Morse dovrà trasmet-

signaux phoniques ou lumineux, reproduire le groupe de deux lettres constitué par sa lettre de nationalité et la dernière lettre de sa marque d'immatriculation;

b) La permission d'atterrir lui sera donnée, de terre, par la répétition du même signal d'appel, suivi d'une fusée pyrotechnique verte ou de signaux intermittents faits avec une lampe verte.

15. Une fusée pyrotechnique rouge tirée de terre ou un feu rouge étincelant à terre, signifiera qu'aucun aéronef ne doit atterrir.

16. Un aéronef obligé d'atterrir la nuit devra, avant de le faire, lancer une fusée pyrotechnique rouge, ou faire, avec ses feux de navigation, une série de signaux courts et intermittents.

17. Quand un aéronef en détresse demandera du secours, il devra employer à cet effet, soit ensemble, soit séparément, les signaux de détresse ci-après:

a) Le signal international S. O. S., fait au moyen de signaux optiques ou de la radiotélégraphie;

b) Le signal de détresse, fait au moyen des pavillons N. C. du Code international;

c) Le signal de distance, formé d'un pavillon carré avec, soit au-dessus, soit au-dessous, une boule ou quelque chose de semblable;

d) Un son continu, [illegible] avec un ap-
de fusées blanches pyrotechniques, tirées à courts intervalles.

18. Pour indiquer à un avion qu'il se trouve à proximité d'une zone interdite et doit changer sa route, on emploiera les signaux ci-après:

a) Le jour, trois projectiles, lancés à dix secondes d'intervalle, et dont l'éclatement produira pour chacun un nuage de fumée blanche jalonnant la direction à suivre par l'aéronef;

b) La nuit, trois projectiles, lancés à dix secondes d'intervalle et dont les éclatements donneront des feux ou étoiles blancs jalonnant la direction à suivre par l'aéronef.

19. Pour donner à un aéronef l'ordre d'atterrir, on emploiera les signaux suivants:

a) Le jour, trois projectiles, lancés à dix secondes d'intervalle et dont l'éclatement produira pour chacun un nuage de fumée noire ou jaune.

b) La nuit, trois projectiles, lancés à dix secondes d'intervalle et dont les éclatements produiront des feux ou étoiles verts.

En outre, si l'on veut empêcher l'atterrissage d'un aéronef autre que celui visé, on dirigera sur ce dernier, au moyen d'un projecteur, un jet intermittent de lumière.

the two-letter group constituted by its nationality letter and the last letter of its registration mark.

(b) Permission to land will be given by the same call sign from the ground, followed by a green pyrotechnical light, or flashing a green lamp intermittently.

15. The firing of a red pyrotechnical light or the display of a red flare from the ground shall be taken as an instruction that aircraft are not to land.

16. An aircraft compelled to land at night shall before landing fire a red pyrotechnical light or make a series of short and intermittent flashes with its navigation lights.

17. When an aircraft is in distress and requires assistance, the following shall be the signals of distress to be used or displayed, either together or separately:

(a) The international signal, SOS, by means of visual or radio-telegraphic signals.

(b) The international code flag signal of distress, indicated by NC.

(c) The distant signal, consisting of a square flag having either above or below it a ball, or anything resembling a ball.

(d) A continuous sounding, with any
of white pyrotechnical lights fired at short intervals.

18. To warn an aircraft that it is in the vicinity of a prohibited area and should change its course, the following signals shall be used:—

(a) By day: three projectiles discharged at intervals of ten seconds, each showing on bursting white smoke, the location of the burst indicating the direction the aircraft should follow.

(b) By night: three projectiles discharged at intervals of ten seconds showing on bursting white lights or stars, the location of the burst indicating the direction the aircraft should follow.

19. To require an aircraft to land, the following signals shall be used:

(a) By day: three projectiles discharged at intervals of ten seconds, each showing on bursting black of yellow smoke.

(b) By night: three projectiles discharged at intervals of ten seconds showing on bursting green lights or stars.

In addition, when necessary to prevent the landing of aircraft other than the one ordered, a searchlight which shall be flashed intermittently shall be directed towards the aircraft whose landing is required.

tere con segnalazioni acustiche od ottiche, il gruppo di due lettere costituito dalla sua lettera di nazionalità e dall'ultima lettera della sua marca di immatricolazione.

b) Il permesso di atterrare sarà dato per mezzo della ripetizione del medesimo segnale di chiamata da terra, seguito da un razzo verde a da segnali intermittenti con un fanale verde.

15. Un razzo rosso a terra, o un fuoco rosso scintillante a terra, significheranno che l'aeromobile non deve atterare.

16. Un aeromobile che è obbligato ad atterrare di notte dovrà sparare, prima di atterrare, un razzo rosso o fare une serie di segnali brevi e intermittenti coi fanali di navigazione.

17. Quando un aeromobile è in pericolo e ha bisogno di soccorso dovrà fare e mostrare i seguenti segnali di soccorso, insieme o separatamente:

a) Il segnale internazionale S. O. S., per mezzo di segnali ottici o radiotelegrafici;

b) Il segnale di soccorso per mezzo delle bandiere N. C. del codice internazionale;

c) Il segnale di lontananza, che consiste in una bandiera quadrata avente, o sotto o sopra di essa, un pallone o qualchecosa che gli rassomigli;

d) Un suono continuo con qualsiasi
di razzi bianchi, sparati a brevi intervalli.

18. Per avvisare un aeromobile che trovasi nella vicinanza di una zona vietata e che deve cambiare rotta, si impiegherranno i seguenti segnali:

a) Di giorno, tre proietti lanciati ad intervalli di 10 secondi, che producano ciascuno allo scoppio una nuvoletta di fumo bianco, indicanti la direzione che dovrà essere seguita dall'aeromobile;

b) Di notte, tre proietti lanciati ad intervalli di 10 secondi, che producano allo scoppio fuochi o stelle bianchi indicanti la direzione che dovrà essere seguita dall'aeromobile.

19. Per dare ordine a un aeromobile di aterrare si impiegheranno i seguenti segnali:

a) Di giorno, tre proietti lanciati ad intervalli di 10 secondi, che producano ciascuno allo scoppio una nuvoletta di fumo nero o giallo;

b) Di notte, tre proietti lanciati ad intervalli di 10 secondi, che producano allo scoppio fuochi o stelle verdi.

Inoltre, se si vuole evitare che atterrino altri aeromobili oltre quello cui è diretto l'ordine, sarà mantenuto su di questo, per mezzo di un proiettore, un fascio di luce intermittente.

20. *a*) Dans le cas où le brouillard et la brume rendraient invisible un aérodrome, celui-ci pourra être signalé par un ballon servant de bouée aérienne, ou par tout autre moyen approuvé.

b) En cas de brouillard, de brume, de chute de neige, ou de forte pluie, soit de jour, soit de nuit, un aéronef, sur l'eau, devra faire entendre les signaux sonores suivants:

1°. S'il n'est ni à l'ancre, ni amarré, un son, à intervalles de deux minutes au plus, consistant en deux appels, d'une durée d'environ cinq secondes, séparés par un intervalle d'environ une seconde;

2°. S'il est à l'ancre ou amarré, le tintement rapide d'une cloche ou d'un gong suffisamment puissants, prolongé pendant une durée d'environ cinq secondes, avec des intervalles d'une minute au plus.

SECTION III.

Règles générales de la circulation aérienne.

21. Sous réserve des stipulations du parag. 43 ci-après, les avions doivent toujours faire place aux ballons, captifs ou libres, et aux dirigeables et les dirigeables doivent toujours faire place aux ballons, qu'ils soient captifs ou libres.

22. Un dirigeable qui n'est plus maître [illegible] *tent, on peut prévoir le risque de collision avec un autre aéronef, en observant avec soin l'orientement et l'inclinaison de la route suivie par celui-ci. Si ni l'un ni l'autre de ces deux éléments ne subit de modification appréciable, on doit considérer la collision comme possible.*

24. L'expression ,,risque de collision'' embrasse tout risque d'accident causé par le trop grand rapprochement de deux aéronefs. Tout aéronef auquel les règles ci-dessus imposent l'obligation de s'écarter d'un autre aéronef pour éviter une collision doit s'en maintenir à une distance suffisante, eu égard aux circonstances de fait.

25. Tout en observant les règles sur les risques de collision contenues dans le paragraphe 24, un aéronef à moteur doit toujours manœuvrer selon les règles établies par les paragraphes suivants dès qu'il s'aperçoit qu'en poursuivant sa route, il passerait à moins de deux cents mètres d'une partie quelconque d'un autre aéronef.

26. Quand deux aéronefs à moteurs se rencontrent de face, ou presque de face, chacun d'eux doit s'écarter vers sa droite.

27. Quand deux aéronefs à moteurs suivent respectivement des routes qui se croisent, l'aéronef qui voit l'autre à sa droite doit faire place à ce dernier.

28. Un aéronef en rattrapant un autre

20. (*a*) In the event of fog or mist rendering aerodromes invisible, their presence may be indicated by a balloon acting as an aerial buoy and/or other approved means.

(*b*) In fog, mist, falling snow or heavy rainstorm, whether by day or night, an aircraft on the water shall make the following sound signals:—

1. If not anchored or moored, a sound at intervals of not more than two minutes, consisting of two blasts of about five seconds duration with an interval of about one second between them;

2. If at anchor or moored, the rapid ringing of an efficient bell or gong for about five seconds, at intervals of not more than one minute.

SECTION III.

General rules for air traffic.

21. Subject to the provisions of paragraph 43 below, flying machines shall always give way to balloons fixed or free and to airships, and airships shall always give way to balloons, whether fixed or free.

22. An airship when not under its own [illegible] *stances permit, be ascertained by carefully watching the compass bearing and angle of elevation of an approaching aircraft. If neither the bearing nor the angle of elevation appreciably change, such risk shall be deemed to exist.*

24. The term ,,risk of collision'' shall include all risk of accident due to undue proximity of other aircraft. Every aircraft that is required by these rules to give way to another to avoid collision, shall keep a safe distance, having regard to the circumstances of the case.

25. While observing the rules regarding risk of collision contained in paragraph 24, a motor-driven aircraft must always manoeuvre according to the rules contained in the following paragraphs, as soon as it is apparent that, if it pursued its course, it would pass at a distance of less than 200 metres from any part of another aircraft.

26. When two motor-driven aircraft are meeting end on or nearly end on each shall alter its course to the right.

27. When two motor-driven aircraft are on courses which cross, the aircraft which has the other on its own right side shall keep out of the way of the other.

28. An aircraft overtaking any other

20. *a*) Nel caso che la nebbia o la foschia rendano invisibile un aeroporto, la sua presenza potrà essere indicata per mezzo d'un pallone impiegato quale boa aerea o con altri mezzi approvati.

b) Nella nebbia, nella foschia, nella caduta di neve, o nelle forti pioggie, sia di giorno che di notte, ogni aeromobile sull'acqua dovrà fare i seguenti segnali acustici:

1. Se non è ormeggiato nè ancorato, un segnale ad intervalli di due minuti al massimo, consistente in due suoni della durata di circa 5 secondi, seperati da un intervallo di circa un secondo;

2. Se è all'ancora od ormeggiato un segnale ad intervalli di un minuto al massimo, consistente nel suono della durata di circa 5 secondi, a rapidi rintocchi, di una campana o di un gong di potenza sufficiente.

SEZIONE III.

Norme generali per la circolazione aeronautica.

21. Salvo quanto è disposto dal paragrafo 43 che segue, i velivoli dovranno sempre cedere la via ai palloni frenati o liberi ed ai dirigibili. I dirigibili cederanno sempre la via ai palloni frenati o liberi.

22. Un dirigibile che non sia in grado [illegible] *previsto, quando lo permettono le circostanze, traguardando accuratamente un aeromobile che si avvicina e leggendo l'orientamento e l'inclinazione.* Se l'orientamento e l'inclinazione del traguardo non cambiano in modo apprezzabile, esiste rischio di collisione.

24. L'espressione ,,rischio di collisione'' include tutti i rischi di danni dovuti alla vicinanza eccessiva di due aeromobili. Ogni aeromobile che sia obbligato, agli effetti di questo regolamento, a cedere la via ad un altro per evitare la collisione, se ne manterrà ad una distanza sufficiente, secondo le circostanze.

25. Pur osservando le regole sui rischi di collisione contenute nel paragrafo 24, un aeromobile a motore deve sempre manovrare secondo le regole contenute nei paragrafi seguenti, appena si accorge che, se proseguisse nella sua rotta, passerebbe a una distanza minore di 200 metri da qualsiasi parte dell'altro aeromobile.

26. Quando due aeromobile a motore s'incontrano con rotte opposte, di fronte o quasi, ciascuno deve spostarsi sulla propria destra.

27. Quando due aeromobili a motore percorrono rotte che s'incrociano l'aeromobile che ha l'altro alla sua dritta deve manovrare e cedergli la via.

28. Un aeromobile che ne oltrepassa

devra, pour le dépasser, s'écarter de ce dernier en faisant dévier sa propre route vers la droite, et non en piquant.

Si un aéronef arrive sur un autre aéronef en suivant une route inclinée de plus de 110 degrés sur celle suivie par ce dernier, c'est-à-dire se trouve, par rapport à celui-ci, dans une position telle que, la nuit, il ne pourrait distinguer aucun des feux de côtés de cet aéronef, il sera considéré comme voulant dépasser ce dernier, et aucun changement ultérieur dans la route suivie par les deux aéronefs ne pourra faire considérer le premier comme cherchant à croiser l'autre dans l'esprit du présent règlement, ou le relever de l'obligation de se tenir à distance de l'aéronef rattrapé, jusqu'à ce que ce dernier ait été largement dépassé.

Comme, de jour, l'aéronef dépassant, dans les conditions susvisées, ne peut pas toujours savoir avec certitude si sa route passera à l'avant ou à l'arrière de l'autre aéronef, il doit, en cas de doute, se considérer comme étant dans la situation d'un aéronef qui en rattrape un autre et s'éloigner de la route suivie par ce dernier.

29. Quand le présent règlement prescrit à l'un des deux aéronefs de faire place à l'autre, ce dernier doit maintenir [...] *toute autre cause, les deux aéronefs se trouvent si près l'un de l'autre qu'une collision ne peut être évitée par une manœuvre du premier, l'aéronef rattrapé doit prendre l'initiative de manœuvrer de la manière la plus efficace pour éviter la collision.*

30. Tout aéronef invité par le présent règlement à s'écarter de la route d'un autre aéronef devra, autant que possible, éviter de le croiser en avant.

31. Tout aéronef suivant une route aérienne officiellement reconnue devra garder la droite de cette route, si la chose est possible et sans danger.

32. Aucun aéronef sur le point de s'élever à partir du sol ou de la mer, ne devra tenter de décoller s'il y a risque de collision avec un autre aéronef en train d'atterrir.

33. Tout aéronef se trouvant dans un nuage, dans le brouillard, la brume ou dans toute autre condition de mauvaise visibilité, devra manœuvrer avec précaution, en tenant soigneusement compte des circonstances de fait.

34. En se conformant à ces règles on ne perdra toutefois pas de vue tels dangers de navigation et de collision ou toute autre circonstance qui pourraient rendre nécessaire de s'en écarter pour éviter un danger immédiat.

shall keep out of the way of the overtaken aircraft by altering its own course to the right, and must not pass by diving.

Every aircraft coming up with another aircraft from any direction more than 110 degrees from ahead of the latter, i. e., in such a position with reference to the aircraft which it is overtaking that at night it would be unable to see either of that aircraft's side lights, shall be deemed to be an overtaking aircraft, and no subsequent alteration of the bearing between the two aircraft shall make the overtaking aircraft a crossing aircraft within the meaning of these rules, or relieve it of the duty of keeping clear of the overtaken aircraft until it is finally past and clear.

As by day the overtaking aircraft cannot always know with certainty whether it is forward or abaft the direction mentioned above from the other aircraft, it should, if in doubt, assume that it is an overtaking aircraft and keep out of the way.

29. Where by any of these rules one of the two aircraft is to keep out of the way, the other shall keep its course and speed. [...] *right of way finds itself so close that collision cannot be avoided by the action of the giving-way aircraft alone, it shall take such action as will best aid to avert collision.*

30. Every aircraft which is directed by these rules to keep out of the way of another aircraft shall, if the circumstances of the case admit, avoid crossing ahead of the other.

31. In following an officially recognised air route every aircraft, when it is safe and practicable, shall keep to the right side of such route.

32. All aircraft on land or sea about to ascend shall not attempt to ,,take off'' until there is no risk of collision with alighting aircraft.

33. Every aircraft in a cloud, fog, mist or other conditions of bad visibility shall proceed with caution, having careful regard to the existing circumstances.

34. In conforming with these rules due regard shall be had to all dangers of navigation and collision and to any special circumstances which may render a departure from the above rules necessary in order to avoid immediate danger.

un altro deve portarsi fuori della rotta dell'aeromobile oltrepassato, obliquando la propria rotta a destra, senza discendere (picchiare).

Ogni aeromobile che si diriga verso un altro aeromobile seguendo una rotta che formi un angolo di oltre 110° con quella del secondo, e perciò in posizione tale che, di notte, non potrebbe vedere nè uno nè l'altro dei fanali laterali di quest' aeromobile, sarà considerato come un aeromobile che oltrepassa e nessuna modifica ulteriore della rotta seguita dai due aeromobili potrà fare considerare il primo come un aeromobile che incrocia, agli effetti di questo regolamento o esimerlo dal mantenere la dovuta distanza dal secondo aeromobile fino a che questi non sia ampiamente oltrepassato.

Poichè di giorno l'aeromobile oltrepassante non può sempre sapere con certezza se la sua rotta è nel settore avanti o addietro della direzione sopramenzionata che forma l'angolo di 110° colla rotta del secondo aeromobile, dovrà, se è in dubbio, considerarsi come aeromobile che oltrepassa e portarsi fuori della rotta stessa.

29. Quando questo regolamento prescrive a uno dei due aeromobili di cedere la rotta all'altro, questo deve continuare [...] *cause, l'aeromobile che ha diritto alla rotta venga a trovarsi così vicino al secondo, che qualsiasi manovra di questo non possa evitare una collisione, il primo aeromobile deve, di sua iniziativa, manovrare nel modo più efficace per evitare la collisione.*

30. Ogni aeromobile che debba, agli effetti di questo regolamento, portarsi fuori della rotta di un altro aeromobile dovrà, se le circostanze lo permettono, evitare di passargli di prora.

31. Nel seguire una rotta aerea ufficialmente riconosciuta, ogni aeromobile dovrà tenere la dritta in quanto ciò sia possibile e senza pericolo.

32. Nessun aeromobile pronto a partire dal suolo o dal mare dovrà partire fino a che vi sia rischio di collisione con un altro aeromobile in procinto di atterrare.

33. Ogni aeromobile che si trovi nelle nuvole, nella nebbia o in altre condizioni di cattiva visibilità, dovrà manovrare con precauzione, avuto accurato riguardo alle circostanze di fatto nelle quali si trova.

34. Nell'osservare questo regolamento si terrà conto di tutti i pericolo di navigazione e di collisione, come pure di quelle circostanze particolari che potessero imporre di non attenersi al regolamento stesso per evitare un pericolo immediato.

SECTION IV.

Lest.

35. Il est interdit de lancer, d'un aéronef en l'air, d'autre lest que du sable fin ou de l'eau.

SECTION V.

Règles spéciales de la circulation aérienne au-dessus ou dans le voisinage des aérodromes.

36. Dans chaque aérodrome, tout avion voulant y atterrir ou en partir et se trouvant dans l'obligation de faire un virage, devra, sauf en cas de détresse, l'effectuer à gauche, c'est-à-dire dans le sens contraire du mouvement des aiguilles d'une montre.

37. Un avion partant d'un aérodrome ne devra pas virer à moins de 500 mètres de distance du point le plus rapproché du périmètre et, s'il vire, il devra le faire en se conformant aux règles établies au paragraphe précédent.

38. Tout avion volant entre 500 et 3.500 mètres de distance du point le plus rapproché du périmètre d'un aérodrome devra se conformer aux règles de pilotage ci-dessus établies aux paragraphes 36 et 37, à moins qu'il ne se trouve à plus de [illegible] *interdits sur les aérodromes des Etats contractants ouverts au trafic international. Il est défendu aux avions de se livrer à des exercices acrobatiques dans le voisinage de ces aérodromes, à une distance inférieure à 4.000 mètres du point le plus rapproché du périmètre de l'aérodrome, à moins que ces avions ne se tiennent à une altitude supérieure à 2.000 mètres.*

40. Dans tout aérodrome, la direction du vent sera clairement indiquée par un ou plusieurs des moyens reconnus, tels que T d'atterrissage, manche à vent, fumée, etc. En cas de vent nul, une boule bien visible sera hissée à un mât et s'il existe un T d'atterrissage il sera bloqué.

41. Tout avion partant d'un aérodrome utilisé pour le trafic international ou y atterrissant, devra le faire vent debout, à moins d'empêchement causé par la disposition des lieux et sauf en cas de vent nul. Dans ce dernier cas, tout avion partant ou atterrissant, devra le faire dans le sens indiqué par un signal approprié ou, s'il existe un T d'atterrissage, dans le sens indiqué par ce T.

42. Si deux avions s'approchent en même temps d'un aérodrome pour y atterrir, l'avion le plus élevé devra manœuvrer pour éviter l'avion volant à un

SECTION IV.

Ballast.

35. The dropping of ballast other than fine sand or water from aircraft in the air is prohibited.

SECTION V.

Special rules for air traffic on and in the vicinity of aerodromes.

36. At every aerodrome if a flying machine about to land or leave finds it necessary to make a circuit or partial circuit, such circuit or partial circuit shall, except in case of distress, be left-handed (anti-clockwise).

37. When a flying machine starts from an aerodrome it shall not turn until 500 metres distance from the nearest point of the aerodrome, and the turning then must conform with the regulations provided in the preceding paragraph.

38. Every flying machine flying at a distance of between 500 and 3,500 metres from the nearest point of the perimeter of an aerodrome shall conform to the flying rules laid down in paragraphs 36 and 37 above, unless it is flying at a [illegible] *at aerodromes of contracting States used for international aerial traffic. Flying machines are prohibited from engaging in aerial acrobatics in the vinicity of these aerodromes, at a distance of less than 4,000 metres from the nearest point of the perimeter of the aerodrome, unless they are flying at a greater height than 2,000 metres.*

40. At every aerodrome the direction of the wind shall be clearly indicated by one or more of the recognised methods, e. g., landing T, conical streamer, smudge fire, etc. In the event of there being no wind, a ball, easily visible, shall be hoisted on a mast and if there is a landing T it shall be fixed.

41. Every flying machine when taking off or alighting on an aerodrome used for international air traffic shall do so upwind, except when the natural conditions of the aerodrome do not permit or in the event of there being no wind. In the latter case, every flying machine, when taking-off or landing, shall do so in the direction indicated by an appropriate signal, or, if there is a landing T, in the direction indicated by this T.

42. In the case of two flying machines approaching an aerodrome for the purpose of landing, the flying machine flying at the greater height shall be responsible

SEZIONE IV.

Zavòrra.

35. E' proibito di gettare dagli aeromobili altra zavorra che non sia di sabbia fina a di acqua.

SEZIONE V.

Norme speciali di circolazione aeronautica sugli aeroporti o nella loro vicinanza.

36. In ogni aeroporto, qualunque velivolo in procinto di atterrare o di partire e che ritenga necessario di fare un giro o parte di un giro, dovrà, salvo in caso di pericolo, effettuarlo a sinistra (contro il movimento delle freccie dell'orologio).

37. Un velivolo che parte da un aeroporto non dovrà iniziare il giro prima di arrivare a 500 metri di distanza dal punto più vicino del perimetro dell'aeroporto e il giro dovrà allora conformarsi alle regole stabilite nel paragrafo precedente.

38. Tutti i velivoli che volano ad una distanza fra 500 e 3500 metri dal punto più vicino al perimetro di un aeroporto, dovranno conformarsi alle regole di pilotaggio stabilite nei precedenti paragrafi 36 e 37, a meno che [illegible] *proibiti negli aeroporti degli Stati contraenti aperti al traffico aereo internazionale. E vietato ai velivoli di fare delle acrobazie, in prossimità di tali aeroporti, ad una distanza inferiore a 4000 metri dal punto più vicino al perimetro dell' aeroporto, a meno che essi non mantengano una quota superiore a 2000 metri.*

40. In ogni aeroporto la direzione del vento sarà chiaramente indicata con uno o più metodi conosciuti, come: T di atterramento, bandiera a manica, fumate, ecc. Se non c'è vento, un pallone ben visibile sarà issato ad un albero da segnalazioni, e, ove esista un T di atterraggio, questo sarà bloccato.

41. Ogni velivolo in partenza o in arrivo ad un aeroporto addetto al traffico aereo internazionale, dovrà partire o arrivare contro vento, eccettuati i case nei quali le condizioni naturali dell'aeroporto non lo permettano e salvo il caso che non vi sia vento. In tal caso, ogni velivolo dovrà partire od atterrare nel senso che sarà indicato da un segnale appropriato, oppure, se esiste un T di atterraggio, nel senso indicato da esso.

42. Se due velivoli si avvicinano contemporaneamente ad un aeroporto per atterrarvi, il velivolo di maggiore quota dovrà manovrare per evitare il velivolo

niveau inférieur et, pour atterrir, se conformera aux règles du paragraphe 28 sur le dépassement.

43. La route sera laissée libre à tout aéronef en train d'atterrir sur un aérodrome.

44. Sur tout aérodrome, le long de la périphérie et aux abords des hangars, une zone neutre sera destinée à la manœuvre au sol des avions.

La partie réservée aux départs et aux atterrissages sera aussi étendue que possible.

Tout avion voulant atterrir ou s'enlever devra le faire, conformément aux stipulations du parag. 41 et en laissant franchement à sa gauche tout avion qui aurait déjà atterri ou serait en train de s'enlever ou sur le point de le faire.

Tout avion roulant au sol dans la zone réservée aux départs et aux atterrissages devra le faire dans le sens de l'atterrissage. Toutefois, sur certains aérodromes on pourra autoriser les avions roulant au sol à traverser la partie réservée aux départs et aux atterrissages sous certaines réserves destinées à garantir la sécurité.

for avoiding the flying machine at the lower height, and shall as regards landing observe the rules of paragraph 28 for passing.

43. Aircraft about to land on an aerodrome shall be given free way.

44. At every aerodrome, along the perimeter and at the approaches to the hangars, a neutral zone shall be set apart for flying machines manoeuvring on the ground.

The part reserved for departures and landings shall be as large as possible.

Every flying machine when landing or taking off, shall do so in conformity with the provisions of paragraph 41, and leaving clear on its left any flying machine which has already landed or which is taking off or about to take off.

Every flying machine when running along the ground in the zone reserved for departures and landings, shall do so in the direction of landing. Nevertheless, on certain aerodromes, flying machines running along the ground may be authorised to cross the part reserved for departures and landings subject to certain reservations destined to ensure safety.

di quota inferiore, e per atterrare, osserverà la regola del paragrafo 28.

43. Sarà lasciata via libera a qualunque velivolo in procinto di atterrare su un aeroporto.

44. In ogni aeroporto, lungo la periferia e presso gli hangars, una zona neutra sarà destinata per le manovre al suolo dei velivoli.

La parte destinata alle partenze ed agli atterramenti avrà la massima estensione possibile.

Un velivolo che voglia atterrare o sollevarsi dovrà farlo secondo le prescrizioni del paragrafo 41, e lasciando decisamente alla propria sinistra ogni velivolo che abbia già atterrato o che sia in procinto di sollevarsi o si prepari a sollevarsi.

Ogni velivolo che si sposti sul terreno, nella zona riservata alle partenze ed agli atterramenti, dovrà spostarsi nel senso dell'atterramento. Tuttavia, su taluni aeroporti, i velivoli che si spostano sul terreno potranno essere autorizzati ad attraversare la zona destinata alle partenze ed agli atterramenti, purchè osservino talune prescrizioni intese a garantire la sicurezza.

dessus, sur certains aérodromes, la partie réservée aux départs et aux atterrissages pourra être virtuellement divisée en deux zones sensiblement égales par un plan vertical orienté dans le sens de l'atterrissage défini au parag. 41. Pour un observateur placé face au vent, la zone de droite sera celle réservée aux atterrissages, la zone de gauche celle réservée aux départs. Cette réglementation spéciale devra être indiquée par une étoile blanche, pleine, à cinq branches (constituée par le pentagone régulier non convexe inscriptible dans un cercle de quinze mètres de diamètre au minimum), placée sur le sol au centre de la partie du terrain réservée aux départs et aux atterrissages.

Un avion voulant atterrir devra le faire conformément au parag. 41 dans la partie gauche de la zone réservée à cet effet, mais en laissant franchement à sa gauche tout autre avion qui aurait déjà atterri.

Un avion voulant s'enlever devra le faire conformément au parag. 41, dans la partie gauche de la zone réservée à cet effet, mais en laissant franchement à sa gauche tout autre avion en train de s'enlever ou sur le point de le faire.

46. Les règles de la présente section s'appliqueront également la nuit sur les aérodromes; l'aérodrome sera délimité aussi exactement que possible par des

of paragraph 44 above, at certain aerodromes the part reserved for departures and landings may be virtually divided into two approximately equal zones, by a vertical plane bearing in the direction of landing defined in paragraph 41. For an observer facing up-wind, the zone on the right will be the one reserved for landings and the zone on the left the one reserved for departures. This special arrangement must be indicated by a full white star of five points (constituted bij inscribing a regular non-convex pentagon in a circle of not less than fifteen metres diameter), placed on the ground in the centre of the part of the ground reserved for departures and landings.

A flying machine when landing shall do so in conformity with paragraph 41, in the left part of the zone reserved for that purpose, but leaving clear on its left any other flying machine which has already landed.

A flying machine when taking off shall do so, in conformity with paragraph 41, in the left part of the zone reserved for that purpose, but leaving clear on its left any other flying machines which are taking off or about to take off.

46. The rules of the present Section shall apply equally at night on aerodromes, when the aerodrome shall be defined as accurately as possible by red lights

grafo 44, su taluni aeroporti la parte destinata alle partenze ed agli atterramenti potrà essere virtualmente divisa in due zone quasi uguali, per mezzo di un piano verticale orientato nel senso dell'atterramento definito al paragrafo 41. Per un osservatore situato con la faccia contro il vento, la zona di destra sarà quella destinata agli atterramenti, la zona di sinistra quella destinata alle partenze. Questa prescrizione speciale dovrà essere indicata per mezzo di una stella bianca, a cinque punte (constituita dal pentagono regolare non convesso inscrittibile in un cerchio avente almeno quindici metri di diametro), situata sul suolo, nel centro della parte riservata alle partenze de agli atterramenti.

Un velivolo che voglia atterrare, dovrà atterrare, secondo il paragrafo 41, nella parte sinistra della zona a ció riservata, ma lasciando nettamente alla propria sinistra ogni altro velivolo che abbia già atterrato.

Un velivolo che voglia sollevarsi, dovrà sollevarsi, secondo il paragrafo 41, nella parte sinistra della zona a ció riservata, ma lasciando nettamente alla propria sinistra ogni altro velivolo che sia in procinto di sollevarsi o si prepari a sollevarsi.

46. Le regole della presente sezione si applicheranno ugualmente negli aeroporti durante la notte: l'aeroporto sarà delimitato, con la maggiore possibile esat-

feux rouges placés sur son périmètre et sur ses obstacles. Le sens d'atterrissage sera, autant que possible, indiqué par un T lumineux ou, à defaut, par trois feux blancs disposés en triangle isosèle dont la base aura environ deux cents mètres de longueur et la hauteur au minimum le double; l'emplacement des feux sera tel que l'avion devra atterrir en se dirigeant du milieu de la base vers les feux du sommet opposé, la base indiquant l'endroit où il devrait commencer à toucher le sol et le sommet celui qu'il serait prudent de ne pas dépasser.

47. Aucun ballon captif, cerf-volant ou dirigeable amarré ne pourra, sans autorisation spéciale, s'élever à proximité d'un aérodrome, excepté dans les cas prévus au paragraphe 20.

48. Des signaux appropriés seront placés sur tous les obstacles existant sur les aérodromes et, autant que possible, sur les obstacles fixes, dangereux pour la navigation aérienne, dans une zone de 500 mètres de large autour de tous les aérodromes.

placed on its perimeter and on its obstacles. The direction for landing shall as far as possible be indicated by a luminous T, or failing this, by three white lights forming an isosceles triangle whose base shall be about two hundred metres long and whose height shall be at least twice the base; the lights shall be so placed that the flying machine must land in the direction leading from the centre of the base to the light at the apex, the base indicating the place where it should come into contact with the ground, and the apex, the place which it is best not to overrun.

47. No fixed balloon, kite, or moored airship shall be elevated in the vicinity of any aerodrome without a special authorisation, except in the cases provided for in paragraph 20.

48. Suitable signals shall be placed on all obstacles on aerodromes and, as far as possible, on fixed obstacles dangerous to flying within a zone of 500 metres of all aerodromes.

tezza, per mezzo di fanali rossi situati sul perimetro di esso e sugli ostacoli; la direzione per l'atterraggio sarà, per quanto è possibile, indicata per mezzo di un ,,T'' luminoso, o, in mancanza, per mezzo di tre fanali bianchi disposti a forma di triangolo isoscele, la cui base avrà circa duecento metri di lunghezza e l'altezza almeno il doppio; la posizione dei fanali sarà tale che il velivolo dovrà atterrare dirigendosi dal centro della base indicherà il posto nel quale il velivolo dovrebbe cominciare a toccare il suolo e il vertice il posto che sarebbe prudente di non oltrepassare.

47. Nessun pallone frenato, cervo volante, o dirigibile ormeggiato potrà essere alzato in vicinanza di qualsiasi aeroporto senza autorizzazione speciale, eccettuati i casi previsti al paragrafo 20 di questo allegato.

48. Opportuni segnali saranno disposti su tutti gli ostacoli esistenti negli aeroporti, e, in quanto possibile, sugli ostacoli fissi, pericolosi per il volo, in una zona di 500 metri di larghezza attorno a tutti gli aeroporti.

SECTION VI.

Généralités.

SECTION VI.

General.

SEZIONE VI.

Generalità.

l'eau par ses propres moyens, doit obéir aux règlements établis en vue de prévenir les collisions en mer et, de ce fait, doit être considéré comme un bâtiment à vapeur: mais il portera seulement les feux spécifiés dans le présent Règlement et non ceux prévus dans les Règlements maritimes, pour les bâtiments à vapeur; en outre, sauf dans les cas spécifiés aux paragraphes 17 et 20 ci-dessus, il n'utilisera pas les signaux sonores visés dans ces derniers règlements. Il ne sera pas non plus supposé entendre ces mêmes signaux.

50. Aucune des prescriptions du présent Règlement ne pourra être invoquée pour exonérer un aéronef ou son propriétaire, son pilote ou son équipage, des conséquences d'une négligence soit dans l'emploi des feux et des signaux, soit dans le service de vigie, ou d'une négligence dans l'observation des précautions requises par la pratique de la navigation aérienne en temps normal, ou dans les circonstances spéciales du cas envisagé.

51. Aucune des prescriptions ci-dessus ne pourra non plus être invoquée comme excuse en cas d'infraction aux règlements spéciaux établis et dûment publiés, relatifs à la circulation des aéronefs à proximité des aérodromes ou autres lieux; l'observation de ces règlements restera obligatoire pour tous les propriétaires, pilotes ou équipages d'aéronefs.

its own power on the water shall conform to the Regulations for Preventing Collisions at Sea, and for the purposes of these regulations shall be deemed to be a steam-vessel, but shall only carry the lights specified in the preceding rules, and not those specified for steam-vessels in the Regulations for Preventing Collisions at Sea, and shall not use, except as specified in paragraphs 17 and 20 above, or be deemed to hear the sound signals specified in the above mentioned Regulations.

50. Nothing in the above rules shall exonerate any aircraft, or the owner, pilot or crew thereof, from the consequences of any neglect in the use of lights or signals, or of any neglect to keep a proper lookout, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of the air, or by the special circumstances of the case.

51. Nothing in the above provisions shall interfere with the operation of any special rule or rules duly made and published relative to navigation of aircraft in the immediate vicinity of any aerodrome or other place, and it shall be obligatory on all owners, pilots, or crews of aircraft to obey such rules.

acqua coi propri mezzi dovrà conformarsi ai regolamenti per evitare le collisioni in mare, e a questo scopo sarà considerato come un bastimento a vapore, ma porterà soltanto i fanali indicati dal presente regolamento, e non quelli previsti per i bastimenti a vapore nei regolamenti marittimi, e non userà, salvo i casi di cui ai paragrafi 17 e 20, le segnalazioni sonore indicate nei detti regolamenti, nè potrà essere tenuto a riceverle.

50. Nessuna disposizione di questo regolamento potrà essere invocata per esonerare qualsiasi aeromobile, il suo proprietario, il suo pilota o il suo equipaggio, dalle conseguenze di qualsiasi negligenza nell'uso dei fanali o delle segnalazioni, o nel servizio di vedetta, o di una negligenza nell'osservanza delle precauzioni richieste nella pratica della navigazione aerea in condizioni normali o speciali.

51. Nessuna disposizione di questo regolamento potrà essere invocata come scusa in caso d'infrazione ai regolamenti speciali debitamente pubblicati, relativi alla navigazione degli aeromobili nella vicinanza di aeroporti o di altri luoghi. Tutti i proprietari, piloti o equipaggi di aeromobili sono tenuti all'osservanza dei detti regolamenti.

ANNEXE E.

Conditions minima requises pour l'obtention de brevets et licences de pilotes ou de navigateurs.

SECTION I.

Généralités.

Les conditions énoncées au cours de la présente Annexe sont les conditions minima exigées pour la délivrance des brevets et licences valables pour le trafic international.

Toutefois chaque Etat contractant aura la faculté de délivrer des brevets et licences, non valables pour le trafic international, selon les conditions atténuées qu'il jugera suffisantes en vue d'assurer la sécurité du trafic aérien.

Lesdits brevets et licences ne seront pas valables pour le survol du territoire d'un autre Etat.

Ils devront être présentés sous une forme empêchant toute confusion avec les brevets et licences établis conformément aux décisions prises par la Commission Internationale de Navigation Aérienne en exécution de l'article 13 de la Convention et valables pour le trafic international.

D'autre part, chacun des Etats contractants peut, s'il le juge opportun et [illegible] les brevets et licences délivrés par lui, les conditions fixées par la présente Annexe.

SECTION II.

Brevets de pilotes d'avions.

A. — Brevet de pilote d'avions de tourisme

(non valable pour les transports publics ou le travail aérien).

1. Epreuves pratiques.

Dans chaque épreuve pratique, le candidat doit être seul sur l'avion.

a) Epreuve d'altitude et de vol plané. Un vol sans atterrissage, durant lequel le pilote devra atteindre une hauteur minimum de 2.000 mètres au-dessus du point de départ. La descente se terminera par un vol plané, les moteurs étant arrêtés à 1.500 mètres au-dessus du terrain d'atterrissage. L'atterrissage se fera sans que le moteur ait été remis en marche et dans un rayon d'au plus 150 mètres autour d'un point fixé d'avance par les examinateurs accrédités.

b) Epreuve d'adresse. Un vol sans atterrissage autour de deux mâts (ou de deux bouées) situés à 500 mètres l'un de l'autre et en décrivant une série de cinq huit (8), chaque virage étant effectué autour d'un des deux mâts (ou bouées). Ce vol sera fait à une altitude inférieure

ANNEX E.

Minimum qualifications necessary for obtaining certificates and licences as pilots and navigators.

SECTION I.

General.

The conditions set forth in the present Annex are the minimum conditions required for the issue of certificates and licences valid for international traffic.

Nevertheless, each contracting State will be entitled to issue certificates and licences, not valid for international traffic, subject to such less stringent conditions as it may deem adequate to ensure the safety of air traffic.

The said certificates and licences will not, however, be valid for flight over the territory of another State.

They must be in a form which will prevent any confusion with certificates and licences issued in accordance with the decisions made by the International Commission for Air Navigation in pursuance of Article 13 of the Convention and valid for international traffic.

On the other hand, each of the contracting States may, if it deems expedient, [illegible] tion, require for certificates and licences issued by it conditions more stringent than those fixed by the present Annex.

SECTION II.

Certificates for pilots of flying machines.

(A.) Private pilot's flying certificate

(not valid for purposes of public transport or aerial work).

1. Practical tests.

In each practical test the candidate must be alone in the flying machine.

(*a*) Test for altitude and gliding flight. A flight without landing during which the pilot shall attain a minimum altitude of 2,000 metres above the point of departure. The descent shall finish with a glide, the engines cut off at 1,500 metres above the landing ground. The landing shall be made without restarting the engine and within 150 metres or less of a point fixed beforehand by the official examiners of the test.

(*b*) Tests of skill. A flight without landing around two posts (or buoys) situated 500 metres apart making a series of five figure-of-eight turns, each turn reaching one of the two posts (or buoys). This flight shall be made at an altitude of not more than 200 metres above the

ALLEGATO E.

Condizioni minime richieste per ottenere patenti e licenze di pilota e di ufficiale di rotta.

SEZIONE I.

Disposizioni generali.

Le condizioni enunciate nel presente Allegato sono quelle richieste per il rilascio dei brevetti e delle licenze valevoli per il traffico internazionale.

Tuttavia, ciascuno degli Stati contraenti avrà la facoltà di rilasciare brevetti e licenze, non valevoli per il traffico internazionale, secondo le condizioni attenuate che saranno da esso giudicate sufficienti ad assicurare la sicurezza del traffico aereo.

Tali brevetti e licenze non saranno valevoli per il sorvolo del territorio di un altro Stato.

Essi dovranno avere una forma tale, da evitare ogni confusione con i brevetti e le licenze rilasciati conformemente alle decisioni adottate dalla Commissione Internazionale per la Navigazione Aerea in esecuzione dell'art. 13 della Convenzione e valevoli per il traffico internazionale.

D'altro canto, ciascuno degli Stati contraenti, se lo ritiene opportuno e senza [illegible] brevetti e le licenze da esso rilasciati, le condizioni enunciate nel presente Allegato.

SEZIONE II.

Patenti di pilota di velivolo.

A. Patente di pilota privato o da turismo aereo

(non valida per i trasporti pubblici o per il lavoro aereo).

1. Prove pratiche.

In tutte le prove pratiche il pilota deve essere solo a bordo del velivolo.

a) Prova d'altezza e di volo librato. Un volo senza atterramento durante il quale il pilota dovrà raggiungere un'altezza di almeno 2000 metri al disopra del punto di partenza. La discesa sarà terminata con un volo librato a motori fermi da 1500 metri al disopra del campo d'atterramento. L'atterramento sarà effettuato senza rimetter in moto i motori ed il velivolo dovrà fermarsi ad una distanza minore di 150 metri dal punto fissato dagli esaminatori ufficiali.

b) Prove di abilità. Un volo senza atteramento attorno a due piloni o boe aeree, distanti 500 metri una dall'altra, e costitiuto da una serie di cinque circuiti in forma di otto, effettuati girando in senso opposto attorno ai due piloni o boe. Questo volo sarà fatto ad un'altezza

ou égale à 200 mètres au-dessus du sol (ou de l'eau) sans toucher le sol (ou l'eau). L'atterrissage sera effectué:

1°. En arrêtant définitivement le ou les moteurs au plus tard quand l'aéronef touche le sol (ou l'eau);

2°. En arrêtant définitivement l'aéronef à moins de 50 mètres d'un point fixé par le candidat lui-même avant le départ.

2. Connaissances spéciales.

Règlement sur les Feux et les Signaux et Règles générales de la circulation aérienne. Règles spéciales de la circulation aérienne au-dessus et dans le voisinage des aérodromes. Connaissance pratique de la législation aérienne internationale.

B. — Brevet de pilote d'avion servant aux transports publics ou au travail aérien.

1. Epreuves pratiques.

Dans chaque épreuve pratique, le candidat doit être seul sur l'avion.

a) Epreuve d'altitude. Un vol sans atterrissage durant lequel le pilote devra rester pendant au moins une heure, à une hauteur minimum de 2.000 mètres au-dessus du point de départ.

[illegible] *exigées pour le brevet de pilote d'avion de tourisme. Les candidats possédant déjà ce brevet n'auront pas à subir une seconde fois ces épreuves.*

c) *Epreuve d'endurance d'au moins trois cents kilomètres au-dessus des terres ou de la mer, avec retour final au point de départ.* Ce voyage devra être fait sur le même aéronef et dans un délai de huit heures. Il comprendra deux atterrissages obligatoires (avec arrêt complet de l'appareil), en dehors du point de départ, sur des points fixés d'avance par les examinateurs.

Au départ, le candidat sera informé de la route à suivre et muni de la carte nécessaire. Les examinateurs décideront si la route a été correctement suivie.

d) Vol de nuit: Un vol de trente minutes, fait à une hauteur d'au moins cinq cents mètres. Ce vol ne pourra commencer qu'au moins deux heures après le coucher du soleil; il finira au moins deux heures avant son lever.

2. Examen technique.

Le candidat ayant subi d'une façon satisfaisante les épreuves pratiques sera convoqué pour passer un examen sur les points suivants:

a) Avions:

Connaissance théorique des lois de la

ground (or water) without touching the ground (or water). The landing shall be effected by:

(i.) Finally shutting off the engine or engines at latest when the aircraft touches the ground (or water).

(ii.) Finally stopping the flying machine within a distance of 50 metres from a point fixed by the candidate before starting.

2. Special requirements.

Knowledge of rules as to Lights and Signals, and General rules for Air traffic. Special rules for Air traffic on and in the vicinity of aerodromes. A practical knowledge of international air legislation.

(B.) Pilot's flying certificate for flying machines used for purposes of public transport or aerial work.

1. Practical tests.

In each practical test the candidate must be alone in the flying machine.

(*a.*) Test for altitude. A flight without landing during which the pilot shall remain for at least an hour at a minimum altitude of 2,000 metres above the point of departure.

[illegible] *a private pilot's flying certificate.* [illegible] *didates already in possession of the latter certificate are not required to pass these tests again.*

(*c.*) *Test of endurance consisting of a cross-country or oversea flight of at least 300 kilometres,* after which the final landing shall be made at the point of departure. This flight shall be made in the same flying machine within eight hours. It shall include two obligatory landings (during which the machine must come to rest), which shall not be at the point of departure, but which shall be fixed beforehand by the examiners.

At the time of departure the candidate shall be informed of his course and furnished with the appropriate map. The examiners will decide whether the course has been correctly followed.

(*d.*) Night Flight: A thirty minutes flight made between two hours after sunset and two hours before sunrise, at a height of at least 500 metres.

2. Technical examination.

After satisfactory practical tests have been passed, candidates will, when summoned, submit themselves to examination on:—

(*a.*) Flying machines:

Theoretical knowledge of the laws of

di non oltre 200 metri sopra il livello del suolo (o dell'acqua), senza mai toccare la terra (o l'acqua). L'atterramento sarà effettuato:

1°. Fermando definitivamente il motore o i motori al più tardi quando l'aeromobile tocca il suolo (o l'acqua);

2°. Fermando definitivamente il velivolo a una distanza minore di 50 metri da un punto fissato dal candidato prima di partire.

2. Cognizioni speciali.

Conoscenza dei regolamenti sui fanali e sulle segnalazioni, delle norme generali per la circolazione aeronautica, delle norme speciali di circolazione aeronautica sugli aeroporti e nelle loro vicinanze. Conoscenza pratica della legislazione aerea internazionale.

B. — Patente di pilota di velivolo, valida per i trasporti pubblici o per il lavoro aereo.

1. Prove pratiche.

In tutte le prove pratiche il candidato dovrà essere solo a bordo del velivolo.

a) Prova di altezza. Un volo senza atterramento, durante il quale il pilota dovrà rimanere, per almeno un'ora, ad un'altezza di almeno 2000 metri al disopra del punto di partenza.

[illegible] *hanno già questa patente saranno esonerati dal subire nuovamente queste prove.*

c) *Prova di durata che consiste in un volo di almeno 300 chilometri sulla terra o sul mare, con ritorno finale al punto di partenza.* Il volo sarà fatto sullo stesso velivolo in un limite di 8 ore, compresi due atterramenti obbligatori, oltre quello al punto di partenza, durante i quali l'apparecchio deve fermarsi, in punti fissati prima dagli esaminatori.

Al momento della partenza il candidato riceverà istruzioni sulla rotta da tenere e sarà munito della carta necessaria. Gli esaminatori decideranno se la rotta è stata seguita correttamente.

d) Volo notturno: Un volo notturno di 30 minuti di durata all'altezza di almeno 500 metri. Il volo dovrà cominciare almeno due ore dopo il tramonto e finire almeno due ore prima del levar del sole.

2. Esame tecnico.

Dopo aver subito con esito soddisfacente le prove pratiche, i candidati saranno sottoposti a un esame sui seguenti argomenti:

a) Velivoli.

Nozioni teoriche delle leggi della resis-

résistance de l'air notamment dans ses effets sur les surfaces alaires et les plans de queue, sur les gouvernails de direction et de profondeur et sur les hélices; fonctions des différentes parties de l'aéronef et de leurs commandes.

Montage des avions et de leurs diverses parties.

Epreuves pratiques de réglage.

b) Moteurs:

Connaissances générales sur les moteurs à explosion et sur les fonctions de leurs divers organes; connaissances générales sur la construction, l'assemblage, l'ajustage et les caractéristiques des moteurs d'aviation.

Causes du mauvais fonctionnement des moteurs; causes de panne.

Epreuves pratiques de réparations courantes.

c) Connaissances spéciales:

Règlements sur les Feux et Signaux, Règles générales de la circulation aérienne et Règles spéciales de la circulation aérienne au-dessus et dans le voisinage des aérodromes.

Connaissance pratique des conditions spéciales de la circulation aérienne et de la législation aérienne internationale.

Lecture des cartes; orientation; détermination du point; météorologie élémentaire.

the resistance of the air especially as concerns its effects on wings and tail planes, rudders, elevators, and airscrews; functions of the different parts of the machine and of their controls.

Assembling of flying machines and their different parts.

Practical tests on rigging.

(*b*.) Engines.

General knowledge of internal combustion engines, including functions of the various parts; a general knowledge of the construction, assembling, adjustment, and characteristics of aero-engines.

Causes of the faulty running of engines and of breakdown.

Practical tests in running repairs.

(*c*.) Special requirements.

Knowledge of Rules as to Lights and Signals and General rules for Air traffic, and Special rules for Air traffic on and in the vicinity of aerodromes.

Practical knowledge of the special conditions of air traffic and of international air legislation.

Map reading, orientation, location of position, elementary meteorology.

tenza dell'aria principalmente in rapporto ai suoi effetti sulle superfici principali, sui piani di coda, sui timoni di direzioni e di profondità e sulle eliche; funzioni delle varie parti del velivolo e dei loro comandi.

Montaggio dei velivoli e delle loro varie parti.

Prove pratiche di regolazione.

b) Motori.

Nozioni generali sui motori a scoppio e sulle funzioni dei vari organi, nozioni generali sulla costruzione, sul montamento, sull'agiustagio e sulle caratteristiche dei motori d'aviazione.

Cause di cattivo funzionamento dei motori, cause di arresto.

Prove pratiche di riparazioni correnti.

c) Cognizioni speciali.

Conoscenza del regolamento sui fanali e segnalazione, delle norme generali per la circolazione aeronautica, delle norme speciali di circulazione aeronautica sugli aeroporti e nelle loro vicinanze.

Conoscenza pratica delle condizioni speciali del traffico aereo e della legislazione aerea internazionale.

Lettura delle carte, orientamento, determinazione del punto, meteorologie elementare.

mois. Elles pourront être subies dans un ordre quelconque, chacune d'elles pouvant donner lieu à deux essais. Elles seront certifiées par des examinateurs dûment accrédités, qui en remettront le compte rendu aux autorités compétentes.

Les rapports officiels mentionneront les incidents survenus, notamment aux atterrissages. Avant chaque épreuve, les candidats devront présenter aux examinateurs des pièces irrécusables d'identité.

Un barographe devra être emporté dans toutes les épreuves pratiques et la feuille, signée par les examinateurs, sera jointe à leur rapport.

Les pilotes possédant le brevet militaire auront droit au brevet de pilote d'avions de tourisme; mais, pour obtenir le brevet de pilote d'avion servant aux transports publics ou au travail aérien, ils devront au préalable subir les examens techniques de navigation spécifiés au Titre B, 2 (*c*).

They may be carried out in any order, and each may be attempted twice. They shall be witnessed by properly accredited examiners, who will forward the official reports to the proper authorities.

The official reports will give the different incidents, especially those of landings. The candidates shall furnish before each test proper identity forms.

A barograph shall be carried on all practical tests, and the graph, signed by the examiners, shall be attached to their report.

Pilots who hold the military pilot's certificate shall be entitled to the private pilot's flying certificate, but, in order to obtain the pilot's flying certificate for purposes of public transport or aerial work it will be necessary to pass the technical conditions for navigation as required by B (2) (*c*.).

Possono essere eseguite in qualsiasi ordine, e ognuna puo'essere ripetuta una seconda volta. Vi assisteranno esaminatori debitamente delegati, che trasmetteranno i verbali ufficiali alle autorità competenti.

I verbali ufficiali menzioneranno i vari incidenti sopravvenuti, specialmente negli atterramenti. I candidati dovranno presentare agli esaminatori i propri documenti regolari d'identità prima di ogni prova.

In tutte le prove pratiche sarà portato a bordo un barografo, e la cartina firmata dagli esaminatori sarà allegata al loro verbale.

I piloti che possegono il brevetto militare hanno diritto alla patente di pilota di velivolo da turismo, ma per ottenere la patente di pilota di velivolo valida per i trasporti pubblici o per il lavoro aereo dovranno subire gli esami tecnici di navigazione di cui alla sezione B, paragrafo 2 (*c*).

SECTION III.

Brevet de pilote de ballon libre.

1. Epreuves pratiques.

Le candidat doit avoir fait les ascensions certifiées suivantes:

1. De jour:

Trois ascensions d'instruction;

SECTION III.

Certificates for pilots of free balloons.

1. Practical tests:

The candidate must have completed the following certified ascents:—

1. By day:

Three ascents under instruction;

SEZIONE III.

Patente di pilota di pallone libero.

1. Prove pratiche.

Il candidato deve aver compiuto le seguenti ascensioni certificate:

1. Di giorno:

Tre ascensioni d'istruzione;

Une ascension conduite par lui sous la surveillance d'un instructeur;

Une ascension seul dans le ballon;

2. De nuit:

Une ascension seul dans le ballon; chaque ascension ayant duré au moins deux heures.

2. Examen théorique.

Lois élémentaires de l'aérostatique et de la météorologie.

3. Connaissances spéciales.

Connaissance générale du ballon et de ses accessoires; gonflement; réglage; direction d'une ascension; instruments; précautions à prendre contre le froid et dans les hautes altitudes.

Règlement sur les Feux et les Signaux et Règles générales de la circulation aérienne; Règles spéciales de la circulation aérienne au-dessus et dans le voisinage des aérodromes.

Connaissance pratique de la législation aérienne internationale. Lecture des cartes et orientation.

One ascent in control under supervision;

One ascent alone in the balloon.

2. By night:

One ascent alone in the balloon.

Each ascent shall be of at least two hour's duration.

2. Theoretical tests.

Elementary aerostatics and meteorology.

3. Special requirements.

General knowledge of a balloon and its accessories; inflation; rigging; management of an ascent; instruments; precautions against cold and high altitudes.

Knowledge of Rules as to Lights and Signals and General rules for Air traffic; Special rules for Air traffic on and in the vicinity of aerodromes.

Practical knowledge of international air legislation. Map reading and orientation.

Un'ascensione diretta dallo stesso candidato sotto la sorveglianza d'un istruttore;

Un'ascensione essendo solo a bordo.

2. Di notte:

Un'ascensione essendo solo a bordo.

Ogni ascensione deve avere la durata di almene due ore.

2. Esame teorico.

Leggi elementari di aerostatica e di meteorologia.

3. Cognizioni speciali.

Nozioni generali del pallone e dei suoi accessori; gonfiamento; regolazione; condotta d'un'ascensione; precauzioni contro il freddo e ad alta quota.

Conoscenza del regolamento sui fanali e segnalazioni, delle norme generali per la circolazione aeronautica, delle norme speciali di circolazione aeronautica sugli aeroporti e nelle loro vicinanze. Conoscenza pratica della legislazione aerea internazionale. Lettura delle carte e orientamento.

SECTION IV.

Brevet de pilote de dirigeable.

Tout pilote de dirigeable doit avoir le brevet de pilote de ballon libre.

[illegible] titulaire d'un brevet de première classe peut commander toutes les sortes de dirigeables;

Le titulaire d'un brevet de deuxième classe peut commander les dirigeables de moins de 20.000 mètres cubes de capacité;

Le titulaire d'un brevet de troisième classe peut commander les dirigeables de moins de 6.000 mètres cubes de capacité.

Tous les officiers pilotes de dirigeables militaires ou de la marine ont droit au brevet de troisième classe.

Tous les officiers pilotes de dirigeables militaires ou de la marine qui ont commandé des dirigeables de plus de 6.000 mètres cubes ont droit au brevet de première classe.

Conditions requises pour le brevet de troisième classe.

1. Epreuves pratiques.

a) Vingt ascensions certifiées (dont trois de nuit) faites dans un dirigeable, chaque ascension ayant duré au moins une heure. Dans quatre au moins de ces ascensions, le candidat aura, sous la surveillance de l'officier commandant, conduit lui-même le dirigeable, départ et atterrissage compris, durant tout le trajet, si la durée n'a pas dépassé quatre heures et pendant au moins quatre heures, si la durée a été supérieure.

SECTION IV.

Certificates for airship pilots.

Every airship pilot shall have qualified as pilot of a free balloon.

[illegible] qualified to command any airship.

The holder of a second-class certificate is qualified to command airships under 20 000 cubic metres capacity.

The holder of a third-class certificate is qualified to command airships under 6000 cubic metres capacity.

All military and naval airship officer pilots are entitled to a third-class certificate.

All military and naval airship officer pilots who have commanded airships over 6000 cubic metres capacity are entitled to a first-class certificate.

Qualifications for third-class certificate.

1. Practical tests.

a) Twenty certified flights (three of which shall be by night) in an airship, each flight being of at least one hour's duration. In at least four of these flights the candidate must have handled the airship himself, under the supervision of the commanding officer of the airship, including ascent and landing, during the whole flight if the duration thereof does not exceed four hours, and during at least four hours, if the flight is of longer duration.

SEZIONE IV.

Patente di pilota di dirigibile.

Ogni pilota di dirigibile deve aver la patente di pilota di pallone libero.

[illegible] può comandare qualsiasi dirigibile.

Il titolare della patente di 2a classe puo'comandare i dirigibili di cubatura inferiore ai 20 000 metri cubi.

Il titolare della patente di 3a classe puo-comandare i dirigibili di cubatura inferiore ai 6000 metri cubi.

Tutti gli ufficiali piloti di dirigibili militari o navali hanno diritto alla patente di 3a classe.

Tutti gli ufficiali piloti di dirigibili militari o navali che hanno comandato dei dirigibili di cubatura superiore ai 6000 metri cubi hanno diritto alla patente di 1a classe.

Requisiti per la patente di 3a classe.

1. Prove pratiche.

a) Venti ascensioni convalidate (tre delle quali notturne) in dirigibile; ogni ascensione dovrà essere di almeno un' ora. Durante quattro almeno di queste ascensioni il candidato deve, sotto la sorveglianza del comandante, avere manovrato egli stesso il dirigibile, compresa la partenza e l'atterramento, durante tutto il viaggio, se la sua durata non oltrepassi le quattro ore, e durante almeno quattro ore, se la durata del viaggio è maggiore.

b) Un voyage d'au moins 100 kilomètres, sur un itinéraire fixé à l'avance, se terminant par un atterrissage de nuit. Ce voyage aura été fait avec un inspecteur officiel à bord.

2. Examen théorique.

Aérostatique et météorologie; densité des gaz, lois de Mariotte et de Gay-Lussac, pression barométrique, principe d'Archimède, compressibilité des gaz, interprétation et usage des renseignements et cartes météorologiques.

Propriétés physiques et chimiques des gaz légers et des matériaux employés dans la construction des dirigeables.

Théorie générale des dirigeables.

Propriétés dynamiques des corps en mouvement dans l'air.

3. Connaissances générales.

Connaissance élémentaire des moteurs à explosion.

Navigation élémentaire; usage de la boussole; manière de faire le point.

Gonflement; arrimage; réglage; manœuvre; commandes et instruments.

Conditions requises pour le brevet de deuxième classe.

1. Epreuves pratiques.

Tout candidat au brevet de deuxième classe et avoir fait au moins quatre mois de service comme pilote de troisième classe sur un dirigeable; il doit avoir fait, en outre, comme pilote de troisième classe sur un dirigeable de plus de 6.000 mètres cubes, au moins dix ascensions pendant lesquelles, sous la surveillance de l'officier commandant, il aura lui-même conduit le dirigeable, départ et atterrissage compris, durant tout le trajet, si la durée n'a pas dépassé quatre heures et pendant au moins quatre heures, si la durée a été supérieure.

2. Examen théorique.

Connaissance approfondie des questions figurant au programme pour l'obtention du brevet de troisième classe.

Conditions requises pour le brevet de première classe.

1. Epreuves pratiques.

Tout candidat au brevet de première classe doit posséder le brevet de deuxième classe et avoir fait au moins deux mois de service actif comme pilote de seconde classe sur un dirigeable; il doit, en outre, avoir fait, comme pilote de deuxième classe sur un dirigeable de plus de 20.000 mètres cubes, au moins cinq ascensions pendant lesquelles, sous la surveillance de l'officier commandant, il aura lui-même conduit le dirigeable, départ et atterrissage compris, durant tout le trajet, si la durée n'a pas dépassé

b) One flight on a predetermined course of at least 100 kilometres, terminating with a night landing, and made with a duly authorised inspector on board.

2. Theoretical examination.

Aerostatics and meteorology (density of gases, laws of Mariotte and of Gay-Lussac; barometric pressure, Archimedes principle; confinement of gases; interpretation and use of meteorological information and of weather charts).

Physical and chemical properties of light gases, and of materials used in the construction of airships.

General theory of airships.

Dynamic properties of moving bodies in air.

3. General knowledge.

Elementary knowledge of internal combustion engines.

Elementary navigation; use of the compass; location of position.

Inflation; stowage; rigging; handling; controls and instruments.

Qualifications for second-class certificate.

1. Practical tests.

To be eligible for a second-class certi- third-class certificate and have at least four months' service as a third-class pilot on an airship; and also have completed at least ten flights as third-class pilot on an airship of capacity above 6000 cubic metres, in which he has handled the airship himself, including ascent and landing, under the supervision of the commanding officer of the airship, during the whole flight if the duration thereof does not exceed four hours, and during at least four hours, if the flight is of longer duration.

2. Theoretical examination.

Advanced knowledge of the subjects required for the third-class certificate.

Qualifications for first-class certificate.

1. Practical tests.

To be eligible for a first-class certificate a candidate must be holder of a second-class certificate, have at least two months' active service as a second-class pilot on an airship, and also have completed at least five flights as second-class pilot on an airship, and also have com- 20 000 cubic metres, in which he has handled the airship himself, including ascent and landing, under the supervision of the commanding officer of the airship, during the whole flight if the duration thereof does not exceed four

b) Un viaggio di almeno 100 chilometri con itinerario prestabilito, che termini con un atterramento notturno. Un ispettore debitamente autorizzato dovrà essere a bordo.

2. Esame teorico.

Aerostatica e meteorologia (densità dei gas, leggi di Mariotte e Gay-Lussac; pressione barometrica, principio di Archimede; compressione dei gas; interpretazione e uso delle carte, delle informazioni e dei diagrammi meteorologici).

Proprietà fisiche e chimiche dei gas leggeri e dei materiali impiegati nella costruzione dei dirigibili.

Teoria generale dei dirigibili.

Proprietà dinamiche dei corpi in moto nell'aria.

3. Cognizioni generali.

Nozioni elementari dei motori a scoppio.

Nozioni elementari di navigazione; impiego della bussola; determinazione del punto.

Gonfiamento; pesata; regolazione; manovra: comandi ed istrumenti.

Requisiti per la patente di 2a classe.

1. Prove pratiche.

Ogni candidato alla patente di 2a classe aver fatto a meno 4 mesi di servizio come pilota di 3a classe a bordo di un dirigibile; deve altresì aver compiuto almeno 10 ascensioni come pilota di 3a classe su un dirigibile di cubatura superiore ai 6000 metri cubi, durante le quali avrà, sotto la sorveglianza del comandante, manovrato egli stesso il dirigibile, compresa la partenza e l'atterramento, durante tutto il viaggio, se la sua durata non oltrepassi le quattro ore, e durante almeno quattro ore, se la durata del viaggio è maggiore.

2. Esame teorico.

Nozioni complete degli argomenti indicati nel programma per la patente di 3a classe.

Requisiti per la patente di 1a classe.

1. Prove pratiche.

Ogni candidato alla patente di 1a classe deve avere la patente di 2a classe, e aver fatto almeno 2 mesi di servizio attivo come pilota di 2a classe a bordo di un dirigibile, e deve avere compiuto almeno 5 ascensioni come pilota di 2a classe di un dirigibile di cubatura superiore ai 20 000 metri cubi, durante le quali avrà, sotto la sorveglianza del comandante, manovrato egli stesso il dirigibile, compresa la partenza e l'atterramento, durante tutto il viaggio, se la sua durata non oltrepassi le quattro ore,

quatre heures et pendant au moins quatre heures, si la durée a été supérieure. Chaque ascension aura duré au moins une heure, avec un minimum de quinze heures en tout pour les cinq ascensions.

2. Examen théorique.

Comme pour le brevet de deuxième classe.

SECTION V.

Brevet de navigateur.

Tout aéronef affecté à un service de transports publics, ayant plus de dix passagers à bord et devant faire un voyage continu au-dessus des terres, entre deux points distants de plus de 500 kilomètres l'un de l'autre, ou bien un voyage de nuit, ou encore un voyage sur mer entre deux points distants de plus de 200 kilomètres l'un de l'autre, doit avoir à bord un officier navigateur, titulaire d'un brevet qui lui aura été délivré à la suite d'un examen pratique et théorique portant sur les matières suivantes:

1. Astronomie pratique.

Mouvements vrais et mouvements apparents des corps célestes. Différents aspects de la voûte céleste.

Angle horaire, temps moyen, temps vrai, temps astronomique.

Forme et dimensions de la terre.

Méthodes pour déterminer la latitude, la longitude, le temps et l'azimut.

2. Navigation.

Cartes terrestres et cartes marines; leur lecture.

Boussole; variation, inclinaison; méridien magnétique.

Itinéraires; détermination du cap du compas et ses corrections.

Compensation des boussoles (Théorique et pratique).

Calcul de l'azimut.

Navigation à l'estime; calcul de la vitesse relative; dérive; tables de correction.

Chronomètres; corrections et comparaisons.

Sextants; leur réglage.

Connaissance des temps ou Nautical Almanac.

Détermination du point à l'aide d'azimuts et de hauteurs d'étoiles.

Navigation suivant l'arc de grand cercle.

Instruments de navigation aérienne.

Connaissances générales.

Règlements internationaux de navigation aérienne et maritime.

Législation aérienne internationale.

Connaissance pratique de la météorologie et usage des cartes météorologiques.

hours, and during at least four hours, if the flight is of longer duration. Each flight must be at least of one hour's duration with a minimum of fifteen hours for the five flights.

2. Theoretical examination.

As required for a second-class certificate.

SECTION V.

Certificate for navigators.

Aircraft used for public transport carrying more than ten passengers and having to make a continuous flight between two points more than 500 kilometres apart overland, or a night flight, or a flight between two points more than 200 kilometres apart over sea, must have on board a navigator who has been granted a certificate as such after passing a theoretical and practical examination in the following:

1. Practical astronomy.

True and apparent movements of the celestial bodies. Different aspects of the celestial sphere.

Hour angles, mean, true, and astronomical time.

Shape and dimensions of the earth.

Method of determining latitude, longitude, time, and azimuth.

2. Navigation.

Maps and charts how to read them.

Compass; magnetic meridian; variation, deviation.

Courses, bearings, and their corrections.

Compensation of compasses (theoretical and practical).

Calculations of azimuth.

Flight by dead reckoning, measure of the relative speed, drift, traverse table.

Chronometer, chronometer rate, comparisons.

Sextants, adjustments.

Nautical almanac.

Determination of positions by means of bearing and altitude of stars.

Knowledge of great circle navigation.

Aeronautical navigational instruments.

3. General knowledge.

International rules for air and maritime navigation.

International air legislation.

Practical knowledge of meteorology and use of weather charts.

e durante almeno quattro ore, se la durata del viaggio è maggiore. Ogni ascensione avrà avuto la durata di almeno un' ora con un minimo di 15 ore per le cinque ascensioni complessivamente.

2. Esame teorico.

Lo stesso che è richiesto per la patente di 2a classe.

SEZIONE V.

Patente di ufficiale di rotta.

Gli aeromobili usati per i trasporti pubblici, che abbiano più di 10 passeggeri a bordo e che debbano compiere voli senza scalo sopra la terra fra due punti distanti più di 500 chilometri l'uno dall'altro, o voli notturni, o voli sul mare fra due punti distanti più di 200 chilometri l'uno dall'altro, devono avere a bordo un ufficiale di rotta, titulare di una patente rilasciatagli in base ad un esame pratico e teorico sui seguenti argomenti:

1. Astronomia pratica.

Movimenti veri ed apparenti dei corpi celesti.

Differenti aspetti della sfera celeste.

Angolo orario, tempo medio, vero ed astronomico.

Forma e dimensioni della terra.

Metodi per determinare la latitudine, la longitudine, l'ora e l'azimut.

2. Navigazione.

Carte terrestri e carte marine; loro lettura.

Bussola; meridiano magnetico; declinazione, inclinazione.

Rotte; determinazione dell'angolo di bussola e sue correzioni.

Compensazione delle bussole (teoriche e pratiche).

Calcolo dell'azimut.

Navigazione stimata, misura della velocità relativa; deriva; tavole di correzione.

Cronometro; variazioni, correzioni e confronti.

Sestanti, loro correzione.

Almanacco nautico.

Determinazione del punto a mezzo di osservazioni di azimut e di altezza delle stelle.

Navigazione secondo i circoli massimi (Lossodromie).

Strumenti di navigazione aerea.

3. Nozioni generali.

Regolamenti internazionali per la navigazione aerea e marittima.

Legislazione aerea internazionale.

Nozioni pratiche di meteorologia e uso delle carte meteorologiche.

SECTION VI.

Certificat médical.

Conditions médicales internationales d'aptitude pour la navigation aérienne.

A. Pilotes d'avions de tourisme.

1°. Pour obtenir une licence comme pilote d'avions de tourisme, tout candidat devra se présenter pour subir un examen devant les médecins spécialement désignés à cet effet par l'Etat contractant délivrant la licence;

2°. Cet examen médical portera sur les conditions suivantes d'aptitude physique et mentale:

a) Les antécédents héréditaires et personnels et, en particulier, l'équilibre du système nerveux, renseignements qui feront l'objet d'une déclaration du candidat signée de lui et reconnue suffisante par le médecin examinateur;

b) Les candidats au pilotage d'avions de tourisme ne pourront solliciter l'obtention d'une licence avant l'âge de dix-sept ans;

c) Examen chirurgical général: le candidat ne doit souffrir d'aucune blessure ni lésion, n'avoir subi aucune opération, ne présenter aucune anomalie congénitale ou acquise qui puissent être un obstacle à la sécurité de la manœuvre

La palpation de l'abdomen et des viscères abdominaux, en particulier des régions pyloriques, vésiculaires, duodénale et appendiculaire, ne devra révéler aucune tuméfaction ni douleur nette sans être complétée par un examen radioscopique et radiographique.

Toute intervention chirurgicale sur les voies biliaires ou le tube digestif, sauf l'appendice, comportant une ablation totale ou partielle, ou une dérivation d'un de ces organes, toute lésion anatomique d'une partie quelconque du tube digestif dans ses parois, tout rétrécissement dans son calibre, tous calculs et corps étrangers, toute lésion péritonéale, constatés par les examens cliniques ou de laboratoire, seront éliminatoires. Exception pourra être faite pour les rétrécissements spasmodiques non accompagnés d'autres troubles et pour les ptoses compensées par une bonne musculature abdominale.

d) Examen médical général: le candidat ne doit souffrir d'aucune maladie ou affection capable de le rendre soudainement impropre à la conduite d'un aéronef. Il doit posséder un cœur, des poumons et un système nerveux en état de supporter les effets de l'altitude. Il doit être exempt d'affections rénales, ne doit présenter aucun signe clinique de syphilis, ni être atteint de lésion cardiaque;

e) Examen des yeux: le candidat doit

SECTION VI.

Medical certificates.

International medical requirements for air navigation.

A. Private pilots (flying machines).

1. Every candidate before obtaining a private pilot's licence (flying machines) will present himself for an examination by qualified medical men specially appointed for that purpose by the contracting State issuing the licence.

2. This medical examination shall be based upon the following requirements of mental and physical fitness:

a) Good family and personal history, with particular reference to nervous stability, as to which information shall be given in a statement made and signed by the candidate and satisfactory to the examining officer.

b) Candidates for private licences (flying machines) may not apply for a licence before the age of seventeen.

c) General Surgical Examination. The candidate must neither suffer from any wound of injury nor have undergone any operation, nor possess any abnormality, congenital or acquired, which might interfere with the safe handling of aircraft.

Palpation of the abdomen and abdominal viscera, particularly the pyloric, vesicular, duodenal and appendicular regions, whenever it reveals any swelling or distinct pain, must be completed by a radioscopic and radiographic examination.

Any surgical intervention in the biliary passages of the digestive tube, except appendicitis, involving a total or partial excision or a diversion of one of these organs, any anatomical lesion in the walls of any part whatever of the digestive tube, any stricture of its calibre, any calcules or foreign body, any peritoneal lesion, established by clinical or laboratory examinations, will entail rejection. Exception may be made for spasmodic strictures not accompanied by other troubles and for ptoses compensated by a good abdominal musculature.

d) General Medical Examination. The candidate must not suffer from any disease or disability which renders him liable suddenly to become incompetent in the management of aircraft. He must possess heart, lungs and nervous system in a state to withstand the effects of altitude. He must be free from kidney disease, and must not present any clinical sign of syphilis, nor have any cardiac lesion.

e) Eye Examination. The candidate

SEZIONE VI.

Certificati medici.

Requisiti medici internazionali di attitudine alla navigazione aerea.

A. Piloti di velivolo da turismo.

1°. Per ottenere una licenza di pilota di velivolo da turismo, ogni candidato dovrà presentarsi alla visita di medici specialmente designati a questo scopo dall'autorità dello Stato contraente che rilascia la licenza.

2°. Tale visita medica dovrà constatare le seguenti condizioni di attitudine fisica e mentale:

a) I precedenti ereditari e personali, e, specialmente, l'equilibrio del sistema nervoso; tali dati informativi formeranno l'oggetto di una dichiarazione del candidato, firmata da esso e roconosciuta sufficiente dal medico che effettua l'esame.

b) I candidati al pilottaggio dei velivoli da turismo non potranno chiedere di ottenere una patente prima dei 17 anni di età.

c) Visita chirurgica generale. Il candidato non deve soffrire di alcuna ferita nè lesione, non deve aver subito alcuna operazione nè presentare alcuna anomalia congenita o acquisita che possa ostacolare la sicurezza di manovra dell'aeromobile.

La palpazione dell'addome e dei visceri addominali, e specialmente quella delle regioni del piloro, della cistifellea, del duodeno e dell'appendice, non dovrà far rivelare tumefazioni nè dolori localizzati, nel qual caso sarà completata con un esame radioscopico e radiografico.

Gli interventi chirurgici sulle vie biliari e sul tubo digestivo, esclusa l'appendice, i quali comportino ablazione totale o parziale ovvero derivazione di uno di tali organi, le lesioni anatomiche nelle pareti di una parte qualsiasi del tubo digestivo, i restringimenti nel calibro di esso, i calcoli ed i corpi estranei, le lesioni al peritoneo, che risultino constatati agli esami clinici o di laboratorio, saranno causa di eliminazione. Potrà esser fatta eccezione per i restringimenti spasmodici non accompagnati da altri disturbi e per le ptosi che siano compensate da una buona muscolatura addominale.

d) Visita medica generale. Il candidato non deve soffrire di alcuna malattia o infermità che possa renderlo improvvisamente inatto alla manovra dell'aeromobile. Deve avere il cuore, i polmoni ed il sistema nervoso in condizioni da sopportare gli effetti dell'alta quota. Deve essere esente da affezioni renali, non deve presentare alcun segno clinico di sifilide nè essere affetto da lesioni cardiache.

e) Esame degli occhi. Il candidato

posséder un degré d'acuité visuelle égale à 16/20° pour l'ensemble des deux yeux, au besoin avec verres correcteurs, l'acuité visuelle étant mesurée au moyen d'un éclairage puissant, mais n'éclairant pas directement les yeux du sujet examiné. La motilité oculaire, le champ visuel de chaque œil et la perception des couleurs doivent être normaux;

f) Examen des oreilles: l'oreille moyenne doit être normale. Le candidat doit posséder une acuité auditive correspondant au moins à la perception de la voix chuchotée à 1 mètre. L'appareil vestibulaire doit être intact et non hyperexcitable. Il doit y avoir égalité des deux côtés;

g) Examen du nez, de la gorge et de la bouche: le candidat doit avoir une perméabilité tubaire totale des deux côtés.

3°. Chacun des Etats contractants doit provisoirement fixer ses propres méthodes d'examen, jusqu'à ce que les détails et les conditions minima des tests à employer soient arrêtés par une décision de la Commission Internationale de Navigation Aérienne adoptée à la majorité prévue par l'article 34 pour toute modification aux dispositions des Annexes. Ces détails et conditions minima pourront être modifiés par la Commission [illegible]

4°. Le candidat ayant satisfait aux conditions ci-dessus énoncées recevra un Certificat médical favorable qui devra être produit pour obtenir la Licence. Ce Certificat médical devra être autant que possible conforme au modèle ci-après:

> Valable jusqu'au......
>
> CERTIFICAT DE VISITE.
>
> Je soussigné, Docteur ....
> certifie que M ....(1)...............
> né à .... le ....
> domicilié à .... a subi les épreuves de l'examen d'aptitude physique et qu'il a été reconnu (2)......... à remplir les fonctions de pilote d'avions de tourisme.
>
> A .... le ....
> *(Signature).*
>
> (1) Nom, prénoms et sexe.
> (2) Apte, inapte ou provisoirement inapte.

5°. Tout pilote d'aéronef breveté avant le 28 juin 1925 sera considéré comme ayant satisfait aux conditions ci-dessus exigées pour la délivrance du certificat d'aptitude physique, à moins qu'on ne découvre en lui une tare pathologique susceptible de déterminer un accident subit.

must possess a degree of visual acuity equal to 6/9 for both eyes with correction by glasses if necessary, the visual acuity being measured by means of a powerful illumination not shining directly into the eyes of the examinee. Ocular poise, the field of vision of each eye and colour perception must be normal.

f) Ear Examination. The middle ear must be healthy. The candidate must possess an auditory acuity not less than that corresponding with the perception of the whispered voice at one metre. The vestibular mechanism must be intact and not hypersensitive. It must be equal on both sides.

g) Nose, Throat and Mouth Examination. The candidate must possess free tubal air entry on both sides.

3. Each Contracting State shall provisionally fix its own methods of examination, until the details and the minimal conditions of the tests shall have been settled by a decision of the International Commission for Air Navigation adopted by the majority provided for in Article 34 for modifications of the provisions of the Annexes. Such details and minimal conditions may be modified by the International Commission for Air Navigation by [illegible]

4. The successful candidate will receive a medical certificate of acceptance, which must be produced before the licence can be issued. This medical certificate must, as far as possible, be in accordance with the following form:

> Valid until ......
>
> MEDICAL CERTIFICATE
>
> I, the undersigned ....
> certify that (1) ....
> born at .... the ....
> domiciled at .... has undergone an examination as to physical fitness and that he has been found (2) .... to serve as a private pilot (flying machines).
> Given at .... the ...... day of ......
> *(Signature.)*
>
> (1) Name, Christian names and sex.
> (2) Fit, unfit, or temporarily unfit.

5. Any aircraft pilot certificated before the 28th of June 1925 will be considered as having fulfilled the requirements mentioned above for the granting of a certificate of physical fitness unless he should be found to have a pathological defect capable of causing a sudden accident.

deve avere un grado di acutezza visiva uguale a 16/20° per l'insieme dei due occhi muniti, occorrendo, di lenti correttrici; l'acutezza visiva sarà misurata per mezzo di una illuminazione potente, ma non illuminando direttamenti gli occhi del soggetto esaminato. La motilità oculare, il campo visivo di ciascun occhio e la percezione dei colori devono essere normali.

f) Esame dell'orecchio. L'orecchio medio deve esere normale. Il candidato deve avere un grado di acutezza uditiva corrispondente almeno alle percezione della voce sussurrata ad un metro di distanza. L'apparato vestibolare deve essere sano e non ipereccitabile. Deve esservi eguaglianza delle due orecchie.

g) Esame del naso, della gola e della bocca. Il candidato deve avere una permeabilità tubaria completa da entrambi i lati.

3°. Ogni Stato contraente stabilirà provvisoriamenti i propri metodi di esame, fino a che i particolari e i requisiti minimi delle visite non vengano stabiliti da una decisione della Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, adottata a maggioranza di voti come è previsto dall'articolo 34 per le modifiche agli Allegati. Tali particolari e requisiti minimi potranno essere modificati dalla Commissione Internazionale di Naviga- [illegible]

4°. Il candidato che soddisfi alle condizioni predette, riceverà un certificato medico favorevole, che dovrà essere presentato per ottenere la patente. Tale certificato dovrà essere, per quanto è possibile, conforme al seguente modello:

> Valido fino al ......
>
> CERTIFICATO MEDICO
>
> Io sottoscritto, Dottor ....
> certifico che il Sig......... (1) ....
> nato a .... il ....
> domiciliato a .... ha subito l'esame di idoneità fisica, e che egli è stato riconosciuto (2) .... ad esplicare le mansioni di pilota di velivolo da turismo.
>
> A .... il ....
> *(Firma.)*
>
> (1) Cognome, nome e sesso.
> (2) Idoneo, non idoneo, o temporaneamente non idoneo.

5°. Si riterrà che ogni pilota di aeromobile brevettato anteriormente al 28 di giugno 1925, abbia soddisfatto alle condizioni sopra richieste peril rilascio del certificato di idoneità fisica a, meno che non si rilevi in esso una tara patologica capace di determinare subitinei accidenti.

B. Personnel de conduite d'aéronefs affectés aux transports publics ou au travail aérien.

1. Pour obtenir une licence, soit comme pilote, soit comme officier navigateur, soit comme mécanicien, soit comme membre du personnel de conduite d'un aéronef affecté aux transports publics ou au travail aérien, tout candidat devra se présenter, pour subir un examen, devant les médecins spécialement désignés à cet effet par l'Etat contractant délivrant la licence.

2. Le candidat, avant de se présenter à l'examen mentionné au paragraphe 1 ci-dessus, devra avoir subi avec succès un examen médical préliminaire au cours duquel il devra avoir satisfait aux conditions minima d'aptitude physique indiquées ci-après.

Cet examen sera subi, au choix de l'Etat délivrant la licence, soit devant les médecins visés au paragraphe 1, soit devant tout autre médecin.

Le candidat devra être de sexe masculin, avoir l'utilisation fonctionnelle intégrale de ses quatre membres, ne pas être privé de l'usage complet d'un œil, n'être atteint d'aucune affection ou infection médicale ou chirurgicale, aigüe ou chronique, en évolution, ne présenter [illegible] qui puisse être un obstacle à la sécurité de manœuvre d'un aéronef, à toute altitude, même en cas de vol prolongé ou difficile, n'être porteur d'aucune hernie, n'être atteint d'aucune lésion sensorielle apparente, n'être notoirement sujet à aucune manifestation morbide psychique ou nerveuse.

3. Les examens médicaux, tant pour la sélection initiale que pour la constatation du maintien de l'aptitude du personnel visé au paragraphe 1, porteront sur les conditions suivantes d'aptitude physique et mentale:

a) Le candidat sera interrogé lors de la première visite sur ses antécédents héréditaires et personnels.

b) Examen du système nerveux. — Lors de cette première visite, l'examen du système nerveux du candidat comportera un interrogatoire très approfondi sur ses antécédents héréditaires, familiaux et personnels. Les renseignements obtenus feront l'objet d'une déclaration écrite et signée par le candidat et accompagnée, si possible, d'une attestation relative surtout aux pertes de connaissance, aux absences et aux convulsions de toute sorte et délivrée par le médecin habituel du candidat ou une personne digne de foi et le connaissant depuis longtemps.

B. Operating crew of aircraft engaged in public transport or aerial work.

1. Every candidate before obtaining a licence as a pilot, navigator, engineer, or member of the operating crew of aircraft engaged in public transport or aerial work will present himself for examination by medical men specially appointed by the contracting State issuing the licence.

2. The candidate, before undergoing the examination referred to in paragraph 1 above, must have successfully undergone a preliminary medical examination at which he must have satisfied the minimal requirements as to physical fitness indicated below:

This examination will be made, at the option of the State issuing the licence, either by the medical men referred to in paragraph 1, or by any other medical man.

The candidate must be of the male sex, must have the complete use of his four limbs, must not be completely deprived of the use of either eye, must be free from any active or latent, acute or chronic, medical or surgical disability or infection. He must be free from any [illegible] might interfere with the safe handling of aircraft at any altitude even in the case of prolonged or difficult flight. He must be completely free from hernia, must not suffer from any detectable sensory lesion, and must be free from a history of morbid mental or nervous trouble.

3. Medical supervision, both for the selection and the maintenance of efficiency of the personnel specified in paragraph 1, shall be based upon the following requirements of mental and physical fitness:

a) The candidate will be questioned at the first examination concerning his family and personal history.

b) Examination of the nervous system. At the first examination the examination of the nervous system of the candidate shall comprise a full inquiry into family and personal history. The information obtained shall be given in a statement made and signed by the candidate and accompanied, if possible, by a certificate in regard especially to losses of consciousness, fits and convulsions of all kinds, from the candidate's ordinary medical adviser or a responsible person who has known him for a long time. This statement and this certificate must be

B. Personale di condotta degli aeromobili impiegati ai trasporti pubblici o al lavoro aereo.

1. Per ottenere una licenza di pilota, ufficiale di rotta, meccanico oppure come facente parte del personale di condotta degli aeromobili impiegati per i trasporti pubblici o per il lavoro aereo, ogni candidato dovrà presentarsi alla visita dei medici specialmente designati a questo scopo dall'autorità dello Stato contraente che rilascia la licenza.

2. Il candidato, prima di presentarsi all'esame accennato al paragrafo 1, deve aver subito con buon esito una visita medica preliminare, durante la quale deve avere soddisfatto alle condizioni minime di attitudine fisica indicate qui appresso:

Tale esame sarà subito a scelta dello Stato che rilascia la licenza, sia davanti ai medici indicati al paragrafo 1, sia davanti ad altri medici.

Il candidato deve essere di sesso maschile; possedere integra la utilizzazione funzionale dei quattro arti; non esser privo dell'uso completo di un occhio; non essere affetto da nessuna affezione o infezione medica o chirurgica, acuta o cronica, in evoluzione, non presentare [illegible] che possa essere di ostacolo alla sicurezza di manovra degli aeromobili, a qualsiasi quota, anche in caso di volo prolungato o difficile; non essere affetto da nessuna ernia; non essere colpito da nessuna lesione sensoriale apparente; non essere notoriamente soggetto a nessuna manifestazione morbosa, psichica o nervosa.

3. Le visite mediche tanto per la scelta iniziale che per la constatazione della conservazione delle attitudini nel personale previsto al paragrafo 1 dovranno constatare i seguenti requisiti di attitudine mentale e fisica:

a) Il candidato, all'atto della prima visita, sarà interrogato sui suoi antecedenti ereditari e personali.

b) Esame del sistema nervoso. Durante tale prima visita l'esame del sistema nervoso del candidato sarà fatto con un interrogatorio molto approfondito circa i suoi antecedenti ereditari, familiari e personali. Le informazioni ottenute formeranno l'oggetto di una dichiarazione scritta e firmata dal candidato ed accompagnata, se possibile, da un attestato relativo principalmente alle perdite di conoscenza, alle assenze ed alle convulsioni di qualsiasi natura, rilasciato dal medico abituale del candidato ovvero da una persona degna di fede che conosca

Cette déclaration et cette attestation devront être reconnues suffisantes par le médecin examinateur.

Le candidat ne devra ni présenter de trouble mental ou trophique, ni tremblement pathologique, ni laisser présumer une épilepsie latente. La motilité, la sensibilité, les réflexes tendineux, cutanés et pupillaires, la coordination des mouvements et les fonctions cérébelleuses devront être normaux; une exception pourra être faite pour des troubles périphériques localisés de la sensibilité dus à la section accidentelle d'un rameau nerveux.

Les fractures ayant intéressé la table interne de la boîte crânienne, même sans troubles apparents, entraîneront une inaptitude provisoire de deux ans à dater de l'époque de la fracture.

Toute présomption de syphilis nerveuse sera éliminatoire, à moins que cette présomption soit reconnue mal fondée à la suite d'un examen du sang et d'un examen du liquide céphalorachidien faits avec l'assentiment du candidat.

c) Les pilotes et les officiers navigateurs affectés à un transport public ne pourront entrer en fonctions ni avant dix-neuf ans, ni après quarante-cinq ans.

deemed satisfactory by the examining medical officer.

The candidate must not present any mental or trophic impairment, pathological tremor, or presumptive evidence of latent epilepsy. Motility, sensibility, tendinous, cutaneous and pupillary reflexes, coordination of movements and cerebellar functions, must be normal. An exception may be made for local peripheral trouble due to accidental section of a nerve branch.

Fractures of the cranium involving the internal table of the cranial box, even without apparent impairment, will entail temporary unfitness during a period of two years from the date of the fracture.

Any presumed nervous syphilis will entail rejection, unless the non-existence of such an impairment is proved by an examination of the blood and an examination of the cerebro-spinal fluid, made with the consent of the candidate.

c) Pilots and navigators of aircraft engaged in public transport may not enter upon their duties before 19 or after 45 years of age.

il candidato da molto tempo. Tale dichiarazione e tale attestazione dovranno essere riconosciute sufficienti dal medico che effettua l'esame.

Il candidato non dovrà presentare alcun difetto mentale o trofico, nè tremori patologici, nè far presumere epilessia latente. La motilità, la sensibilità, i riflessi tendinei, cutanei e pupillari, la coordinazione dei movimenti e le funzioni cerebellari dovranno essere normali; potrà essere tollerata una eccezione per qualche disturbo periferico localizzato della sensibilità, dovuto alla perdita accidentale di funzionalità di un ramo nervoso.

Le fratture che abbiano interessato il tavolato interno della scatola cranica, anche senza disturbi apparenti, daranno luogo ad una inattitudine temporanea di due anni a datare dall'epoca della frattura.

Ogni presunzione di sifilide nervosa darà luogo alla inabilità, a meno che tale presunzione sia riconosciuta infondata in seguito all'esame del sangue ed all'esame del liquido cefalorachidiano, fatti col consenso del candidato.

c) I piloti e gli ufficiali di rotta adibiti a trasporti pubblici non potranno entrare in unzione nè prima di aver compiuto diciannove anni, nè dopo quarantacinque anni.

sure ni lésion, n'avoir subi aucune opération, ne présenter aucune anomalie congénitale ou acquise qui puissent être un obstacle à la sécurité de manœuvre d'un aéronef, à toute altitude, même en cas de vol prolongé ou difficile.

La palpation de l'abdomen et des viscères abdominaux, en particulier des régions pyloriques, vésiculaires, duodénale et appendiculaire, ne devra révéler aucune tuméfaction ni douleur nette sans être complétée par un examen radioscopique et radiographique.

Toute intervention chirurgicale sur les voies biliaires ou le tube digestif, sauf l'appendice, comportant une ablation totale ou partielle, ou une dérivation d'un de ces organes, toute lésion anatomique d'une partie quelconque du tube digestif dans ses parois, tout rétrécissement dans son calibre, tous calculs et corps étrangers, toute lésion péritonéale, constatés par les examens cliniques ou de laboratoire, seront éliminatoires. Exception pourra être faite pour les rétrécissements spasmodiques non accompagnés d'autres troubles et pour les ptoses compensées par une bonne musculature abdominale.

e) Examen médical général. Le candidat ne doit souffrir d'aucune maladie ou affection capable de le rendre soudainement impropre à la conduite d'un aéronef.

wound or injury, nor have undergone any operation, nor possess any abnormality, congenital or acquired, which might interfere with the safe handling of aircraft at any altitude even in the case of prolonged or difficult flight.

Palpation of the abdomen and abdominal viscera, particularly the pyloric, vesicular, duodenal and appendicular regions, whenever it reveals any swelling or distinct pain, must be completed by a radioscopic and radiographic examination.

Any surgical intervention in the biliary passages or the digestive tube, except appendicitis, involving a total or partial excision or a diversion of one of these organs, any anatomical lesion in the walls of any part whatever of the digestive tube, any stricture of its calibre, any calculus or foreign body, any peritoneal lesion, established by clinical or laboratory examinations, will entail rejection. Exception may be made for spasmodic strictures not accompanied by other troubles and for ptoses compensated by a good abdominal musculature.

e) General Medical Examination. The candidate must not suffer from any disease or disability which renders him liable suddenly to become incompetent in the management of aircraft.

ne lesione, non deve aver subito alcuna operazione nè presentare alcuna anormalità, congenita o acquisita, che possa ostacolare la sicurezza di manovra dell' aeromobile a qualsiasi quota, anche in caso di volo prolungato o difficile.

La palpazione dell'addome e dei visceri addominali, e specialmente quella delle regioni del piloro, della cistifellea, del duodeno e dell'appendice, non dovrà far rivelare tumefazioni nè dolori localizzati, nel qual caso sarà completata con un esame radioscopico e radiografico.

Gli interventi chirurgici sulle vie biliari e sul tubo digestivo, esclusa l'appendice, i quali comportino ablazione totale o parziale ovvero derivazione di uno di tali organi, le lesioni anatomiche nelle pareti di una parte qualsiasi del tubo digestivo, i restringimenti nel calibro di esso, i calcoli ed i corpi estranei, le lesioni al peritoneo, che risultino constatati agli esami clinici o di laboratorio, saranno causa di eliminazione. Potrà esser fatta eccezione per i restringimenti spasmodici non accompagnati da altri disturbi e per le ptosi che siano compensate da una buona muscolatura addominale.

e) Visita medica generale. Il candidato non deve soffrire di alcuna malattia o infermità che possa renderlo improvvisamente inatto alla manovra dell'aeromobile.

Il ne doit être porteur d'aucun anévrisme des gros troncs artériels, ni être atteint de lésion cardiaque même bien compensée; le cœur doit être intact, son fonctionnement doit être normal et seules l'arythmie respiratoire, la tachycardie émotive ou d'effort et la bradycardie totale non accompagnée de dissociation auriculo-ventriculaire seront tolérées.

Le candidat doit ne souffrir d'aucune affection aigue des poumons, ne présenter aucune lésion cicatricielle des poumons, n'être atteint ni de tuberculose pouvant être révélée par les procédés cliniques habituels, ni d'adénopathie trachéo-bronchique, ni d'emphysème pulmonaire même léger. Toutefois, lors de la constatation du maintien de l'aptitude du personnel visé au paragraphe I, l'emphysème pulmonaire deviendra seulement éliminatoire lorsque la capacité pulmonaire tombera au-dessous de 3 litres 1/2 au repos après une expiration et une inspiration forcées et lorsque la durée de la suspension respiratoire tombera au repos au-dessous de cinquante secondes ou seulement de quarante secondes si le candidat est d'une taille inférieure à un mètre soixante cinq. En outre chaque examen comportera une fiche de radioscopie dans les cas cliniques douteux.

He must not have any signs of aneurism of the large arterial trunks, nor have any cardiac lesion, even if well compensated; the heart must be normal, with normal function, and only respiratory arrhythmia, increase of pulse rate from excitement or exercise and a general slow pulse not associated with auriculo-ventricular dissociation will be allowed.

The candidate must not suffer from any acute disability of the lungs, nor possess any cicatricial lesion of the lungs, and must be free from tuberculosis capable of being diagnosed by the usual clinical methods, from tracheo-bronchial disease of the glands and from pulmonary emphysema, even if slight. However, with regard to the maintenance of efficiency of the personnel specified in paragraph 1, pulmonary enphysema will entail rejection only when the pulmonary capacity falls below three and half litres at rest after a full exhalation and inhalation and when the duration of the breath holding falls at rest below fifty seconds, or only forty seconds if the candidate is less than one metre sixty-five centimetres in height. In addition, each examination shall include a radioscopy record in doubtful clinical cases.

Non deve essere affetto da alcun aneurisma dei grossi tronchi arteriosi, nè da lesioni cardiache, se pure ben compensate; il cuore deve essere sano, il suo funzionamento deve essere normale; saranno tollerate soltanto la aritmia respiratoria, la tachicardia emotiva a da sforzo e la bradicardia totale non accompagnata da dissociazione auricolo-ventricolare.

Il candidato non deve soffrire alcuna affezione polmonare acuta, non deve essere colpito nè da tubercolosi che può essere rivelata dagli sperimenti clinici abituali, nè da adenopatia tracheo-bronchiale né da enfisema polmonare sia pure leggera.

Tuttavia, dalla constatazione della conversazione dell'attitudine del personale prevista al paragrafo 1, l'enfisema polmonare diverrà causa di eliminazione quando la capacità polmonare sarà, in riposo, di 3 litri e mezzo dopo una espirazione ed una inspirazione forzata; e la durata dalle sospensione respiratoria sarà, in riposo, al disotto di 50 secondi e solamente di 40 secondi se il candidato è di statura inferiore a m. 1.65.

Inoltre ogni visita nei casi clinici incerti porterà un cartellino di radioscopia.

Le candidat ne doit présenter aucun [...] pation et d'un volume normal. La ptose rénale sera éliminatoire; toutefois, pour le maintien de l'aptitude, cette règle n'aura par d'effet si la ptose rénale n'entraine pas de troubles fonctionnels. Les urines ne doivent contenir aucun élément pathologique. Les affections des voies urinaires et des organes génitaux, même la blennorhagie, pourront entraîner une inaptitude temporaire ou définitive, une exception pouvant être faite en ce qui concerne le maintien de l'aptitude dans le cas de l'orchi-épididymite tuberculeuse dans la forme bénigne et localisée.

Le candidat ne doit présenter aucun signe clinique de syphilis.

f) Examen des yeux. Le candidat doit posséder un degré d'acuité visuelle compatible avec les nécessités de ses fonctions. Tout pilote ou navigateur devra présenter une acuité visuelle égale à 100 % pour chaque œil pris isolément et sans verres correcteurs, l'acuité visuelle étant mesurée au moyen d'un éclairage puissant, mais n'éclairant pas directement les yeux du sujet examiné. La vision binoculaire, la motilité oculaire, le champ visuel de chaque œil et la perception des couleurs doivent être normaux.

g) Examen des oreilles. L'oreille moyenne doit être normale. Le candidat doit posséder une acuité auditive corres-

The candidate must not present any [...] tion and of normal size. Renal ptosis will entail rejection; this rule, however, will not apply as regards the maintenance of efficiency if no functional trouble is involved. The urine must not contain any pathological element. Affections of the urinary passages and of the genital organs, even blennorrhoea, may entail temporary or definitive unfitness, an exception being allowable as regards the maintenance of efficiency in the case of tuberculous orchi-epididymitis in its mild and localised form.

The candidate must not present any clinical signs of syphilis.

f) Eye Examination. The candidate must possess a degree of visual acuity compatible with the efficient performance of his duties. Pilots and navigators must possess visual acuity equal to 100 % for each eye taken separately and without correction by glasses, the visual acuity being measured by means of a powerful illumination not shining directly into the eyes of the examinee. Binocular vision, ocular poise, the field of vision of each eye and colour perception must be normal.

g) Ear Examination. The middle ear must be healthy. The candidate must possess an auditory acuity not less than

Il candidato non deve presentare nes[...] e di volume normale. La ptosi renale sarà causa di non idoneità; tuttavia, per le visite di controllo, tale disposizione non avrà effetto se la ptosi renale non implica disturbi funzionali. Le urine non devono contenere alcun elemento patologico. Le affezioni delle vie urinarie e degli organi genitali, compresa la blenorragia, potranno determinare inattitudine temporanea o definitiva; una eccezione può esser fatta, nelle visite di controllo, per la orchi-epididimite tubercolotica di forma benigna e localizzata.

Il candidato non deve presentare alcun segno clinico di sifilide.

f) Esame degli occhi. Il candidato deve avere un grado di acutezza visiva compatibile colle necessità delle sue funzioni. Ogni pilota o ufficiale di rotta dovrà presentare una acutezza visiva uguale a 100 % per ciascun occhio preso isolatamente e senza correzione; l'acutezza visiva sarà misurata per mezzo di una illuminazione potente, ma non illuminando direttamente gli occhi del soggetto esaminato. La visione binoculare, la motilità oculare, il campo visivo di ciascun occhio e la percezione dei colori devono essere normali.

g) Esame dell'orecchio. L'orecchio medio deve essere normale. Il candidato deve avere un grado di acutezza uditiva

pondant au moins à la perception normale des diapasons ,,ut'' (1) — 64 vibrations à la seconde, ,,ut'' (3) — 256 vibrations à la seconde, ,,ut'' (7) — 4096 vibrations à la seconde, les branches étant tenues perpendiculairement au sol, à un centimètre du conduit auditif. L'appareil vestibulaire doit être intact et non hyperexcitable; il doit y avoir égalité des deux côtés.

h) Examen du nez, de la gorge et de la bouche. Le candidat doit avoir une perméabilité nasale et une perméabilité tubaire totales, des deux côtés, et n'être atteint d'aucune affection sérieuse, aiguë ou chronique, de la cavité buccale ou des voies respiratoires supérieures.

4. Chacun des Etats contractants doit provisoirement fixer ses propres méthodes d'examen jusqu'à ce que les détails et les conditions minima des tests à employer soient arrêtés par une décision de la Commission Internationale de Navigation Aérienne, adoptée à la majorité prévue par l'article 34 de la Convention pour toute modification aux dispositions des Annexes. Ces détails et conditions minima pourront être modifiés par la Commission Internationale de Navigation Aérienne à la même majorité.

5. Le candidat ayant satisfait aux conditions ci-dessus énoncées recevra un [illegible] autant que possible, conforme au modèle ci-après:

Valable jusqu'au......

CERTIFICAT DE VISITE

Je soussigné, Docteur ....
certifie que M. (1) ....
né à .... le ....
domicilié à .... a subi les épreuves de l'examen d'aptitude physique et qu'il a été reconnu (2) .... à servir dans le personnel de conduite comme (3) ....

A .... le ....
(Signature)

(1) Nom et prénoms.
(2) Apte, inapte ou provisoirement inapte.
(3) Indication de l'emploi à remplir dans le personnel de conduite.

6. En vue de permettre la constatation du maintien de son aptitude à la navigation aérienne, tout membre du personnel visé au paragraphe 1, qui est titulaire d'une licence, sera périodiquement examiné, au moins tous les six mois par les médecins spécialement désignés par l'Etat contractant délivrant la licence,

that corresponding with the normal perception of the tuning forks C (1) 64 vibrations per second, C (3) 256 vibrations per second, and C (7) 4096 vibrations per second, the forks being held perpendicularly to the ground one centimetre from the auditory tube. The vestibular mechanism must be intact and not hypersensitive; it must be equal on both sides.

h) Nose, Throat and Mouth Examination. The candidate must possess free nasal and tubal air entry on both sides and must not suffer from serious, acute or chronic affections of the buccal cavity or upper respiratory tract.

4. Each Contracting State shall provisionally fix its own methods of examination, until the details and the minimal conditions of the tests shall have been settled by a decision of the International Commission for Air Navigation adopted by the majority provided for in article 34 for modifications of the provisions of the Annexes. Such details and minimal conditions may be modified by the International Commission for Air Navigation by the same majority.

5. The succesful candidate will receive a medical certificate of acceptance, which [illegible] the following form:

Valid until ......

MEDICAL CERTIFICATE

I, the undersigned ....
certify that (1) ....
born at .... the ....
domiciled at .... has undergone an examination as to physical fitness and that he has been found (2) .... to serve in the operating crew as (3) ....

Given at ... the ...day of ...19...
(Signature)

(1) Name and Christian names.
(2) Fit, unfit, or temporarily unfit.
(3) Indication of the capacity in which to be employed in the operating crew.

6. In order to ensure the maintenance of efficiency, every member of the personnel specified in paragraph 1, who holds a licence, shall be re-examined periodically, at least every six months by medical men specially appointed by the contracting State issuing the licence, and the findings shall be attached to his original

corrispondente almeno alla percezione normale del diapason ,,do'' (1) — 64 vibrazioni al secondo, ,,do'' (3) — 256 vibrazioni al secondo, ,,do'' (7) — 4096 vibrazioni al secondo, tenendo le branche del diapason perpendicolarmente al suolo ad un centimetro dal condotto uditivo. L'apparato vestibolare deve essere intatto e non ipereccitabile; deve esservi perfetta eguaglianza delle due orecchie.

h) Esame del naso, della gola e della bocca. Il candidato deve avere una permeabilità nasale e una permeabilità tubaria completa, da entrambi i lati, e non soffrire di alcuna affezione seria, grave o organica, della cavità orale, e delle vie respiratorie superiori.

4. Ogni Stato contraente stabilirà provvisoriamente i propri metodi di esame, fino a che i particolari e i requisiti minimi delle visite non vengano stabiliti da una decisione della Commissione Internazionale di Navigazione Aerea adottata a maggioranza di voti come è previsto dall'art. 34 per le modifiche agli allegati. Tali particolari e requisiti minimi potranno essere modificati dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea con la stessa maggioranza di voti.

5. Il candidato che soddisfi alle condizioni predette, riceverà un certificato [illegible] quanto è possibile, conforme al seguente modello:

Valevole fino al......

CERTIFICATO MEDICO

Io sottoscritto, Dottore ....
certifico che il Signor (1) ....
nato a .... il ....
domiciliato a ...... ha subito le visite per l'accertamento dell'attitudine fisica, e che egli è stato riconosciuto (2) .... a prestar servizio nel personale di condotta degli aeromobili, in qualità di (3) ....

A .... addì ....
(Firma)

(1) Cognome e Nome.
(2) Idoneo, — non idoneo, — o temporaneamente non idoneo.
(3) Indicazione delle mansioni del personale di condotta.

6. Per accertare la persistenza della sua attitudine alla navigazione aerea, ogni membro del personale di bordo previsto al paragrafo 1, che sia titolare di una licenza, dovrà essere visitato periodicamente almeno ogni sei mesi dai medici specialmente designati dallo Stato contraente che rilascia la licenza, ed il

et les conclusions de cet examen seront jointes à son dossier. De même, en cas de maladie ou d'accident, son aptitude à la navigation aérienne doit être à nouveau reconnue. Les dates et les résultats de ces examens complémentaires seront mentionnés sur la licence de la personne examinée.

7. Tout membre du personnel de conduite d'un aéronef, breveté avant le 1er janvier 1919 et en service à la date du 1er juillet 1922 dans une compagnie de transports publics, peut être maintenu dans le personnel navigant aussi longtemps que ses facultés physiques constatées lors du dernier examen médical se maintiennent, à moins qu'on ne découvre une tare pathologique susceptible de déterminer un accident subit.

ANNEXE F.

Cartes internationales et repères aéronautiques.

Les cartes internationales et les repères aéronautiques seront établis conformément aux règles générales suivantes:

SECTION I.

Cartes.

record. In case of illness or accident also he shall be re-examined and pronounced fit before resuming air duties. The date and result of such re-examination shall be recorded on the licence of the person examined.

7. Any member of the operating crew of an aircraft, certificated before the 1st of January 1919, and serving on the 1st of July 1922 in a public transport company, may be retained in the navigating personnel so long as his physical capacities as ascertained at his last medical examination are maintained, unless there be detected a pathological defect capable of causing a sudden accident.

ANNEX F.

International aeronautical maps and ground markings.

International maps shall be made and ground marks established in accordance with the following general principles:

SECTION I.

Maps.

risultato della visita dovrà essere allegato al certificato originale. In caso di malattia o di accidente, il candidato sarà visitato per constatarne l'attitudine a riprendere il servizio aereo. Le date ed i risultati delle nuove visite saranno inscritti nella patente della persona esaminata.

7. Ogni membro del personale di condotta degli aeromobili, che abbia subito le prove di abilitazione al volo anteriormente al 1° gennaio 1919, e in servizio, alla data del 1° Iuglio 1922, presso una compagnia di pubblici trasporti, può continuare a far parte del personale navigante, finchè continueranno a sussistere i requisiti fisici constatati in occasione della ultima visita medica, a meno che non si rilevi un difetto patologico che possa determinare improvvisi accidenti.

ALLEGATO F.

Carte aeronautiche internazionali e segnali al suolo.

Le carte aeronautiche internazionali e i segnali al suolo saranno stabiliti secondo le norme generali seguenti.

SEZIONE I.

Carte.

d'après sous les noms de ,,Cartes générales" et de ,,Carte normale".

2. Les cartes générales, aussi bien que la carte normale, seront en principe construites d'après les règles adoptées par les Conférences internationales officielles tenues à Londres en 1909 et à Paris en 1913, pour l'établissement de la ,,Carte du monde au millionième".

Note. — Extrait des résolutions adoptées par les Conférences de Londres et de Paris.

Les feuilles de la carte du monde au millionième embrassent uniformément 6 degrés en longitude et 4 degrés en latitude. Le canevas est formé par des méridiens tracés de 6 en 6 degrés à partir du méridien de Greenwich et par des parallèles tracés de 4 en 4 degrés à partir de l'Equateur.

Les 60 ,,fuseaux" méridiens, de 6 degrés de largeur, sont numérotés de 1 à 60 en partant de l'antiméridien de Greenwich et en marchant vers l'Est.

De chaque côté de l'Equateur et jusqu'à la latitude de 88°, les 22 zones parallèles successives, de 4 degrés de hauteur, sont désignées par les 22 lettres de A à V.

Les deux calottes polaires, de deux degrés de rayon, sont marquées par la lettre Z.

Pour l'hémisphère Nord, chaque feuille de la carte porte un matricule formé de

tioned as general maps and local maps.

2. The index scheme for the aeronautical maps, both general and local, shall be based on the index scheme adopted for the ,,International 1 : 1 000 000 scale map" by the official International Congress convened for the purpose in London in 1909 and in Paris in 1913.

Note. — Extract from the resolutions adopted by the Conferences at London and Paris.

The sheets of the international 1 : 1 000 000 scale map shall include 6 degrees of longitude and 4 degrees of latitude. The limiting meridians of the sheets shall be at successive intervals, reckoning from Greenwich, of 6 degrees; and the limiting parallels, reckoning from the Equator, shall be at successive intervals of 4 degrees.

The longitudinal sectors, from longitude 180° E. or W. of Greenwich, are given numbers from 1 to 60, increasing in an easterly direction.

The 22 zones, of 4 degrees in depth, extending from the Equator on each side to 88° latitude, are given letters from A to V.

The polar areas, extending for 2 degrees, are lettered Z.

In the northern hemisphere, each sheet shall bear a descriptive symbol composed

nomi di ,,carte generali" e ,,carta normale".

2. Le carte generali e la carta normale saranno in massima basate sul sistema adottato dalle Conferenze internazionali ufficiali, tenute a Londra nel 1909 e a Parigi nel 1913 per la ,,carta mondiale" al millionesimo.

Nota. — Estratto delle conclusioni adottate dalle Conferenze di Londra e di Parigi.

I fogli della carta mondiale, scala 1 : 1 000 000, comprendono ciascuno 6 gradi di longitudine e 4 gradi di latitudine. Il reticolato è formato dai meridiani tracciati di 6 in 6 gradi a partire dal meridiano di Greenwich e dai paralleli di 4 in 4 gradi a partire dall'equatore.

I 60 fusi meridiani di 6 gradi di apertura sono numerati da 1 a 60 a partire dall'antimeridiano di Greenwich, verso l'est.

Al nord e al sud dell'equatore, sino alla latitudine di 88° le 22 zone parallele successive di 4 gradi di larghezza sono indicate colle 22 lettere dell'alfabeto da A a V.

Le due calotte polari, di 2 gradi di raggio, sono indicate colla lettera Z.

Nell'emisfero settentrionale, ogni foglio porta un segno distintivo composta

la lettre N suivie de la lettre de la zone et du numéro du fuseau qui se croisent sur la feuille en question. Ex.: N. K. — 12.

Pour l'hémisphère Sud, la lettre initiale N est remplacée par la lettre S. Ex.: S. L. — 28.

3. Les longueurs, distances, altitudes et profondeurs seront exprimées en mètres. Toutefois, chaque pays aura le droit d'y ajouter des mêmes éléments exprimés en unités nationales.

4. Les couleurs et signes conventionnels, ainsi que les arrangements pris pour la publication de la carte du monde au millionième, doivent, autant que possible, être employés pour les cartes aéronautiques internationales.

5. Pour les ,,Cartes générales'', on fera usage de la projection de Mercator, le degré de longitude étant représenté par une longueur de 3 centimètres. Les méridiens limitant les feuilles, seront comptés de Greenwich et les parallèles de l'Equateur. Les méridiens et les parallèles à côtes rondes en degrés seront marqués en traits fins; ceux formant les limites de feuilles de la Carte du monde au millionième seront renforcés. La désignation de ces dernières feuilles sera celle employée sur la Carte au Millionième. Un recouvrement des feuilles adjacentes de un degré de latitude et de [illegible] *générales (Mercator) portera, en français, le titre: ,,Carte générale aéronautique internationale'' (Voir la planche 1, ci-jointe) *) et, au-dessous, la traduction de ce titre dans la langue du pays éditeur de la feuille. Elle sera désignée par un nom géographique approprié et par les nouvelles coordonnées (décrites au paragraphe 10) de l'angle sud-ouest de la feuille, le recouvrement non compris.*

Chaque feuille portera au moins les renseignements ci-après: physionomie générale du terrain représentée par un système de teintes hypsométriques et de signes conventionnels; noms géographiques; stations de radiotélégraphie; phares aériens et maritimes, avec leur puissance lumineuse en bougies, la couleur et la fréquence des éclats; frontières nationales; zones interdites; lignes d'égale déclinaison magnétique; en bordure une échelle graduée en minutes; latitude et distance au Pôle Sud; longitudes anciennes et nouvelles (Voir paragraphe 10) avec, dans la marge, les numéros des fuseaux correspondants et les lettres des zones de la Carte du monde au millionième; l'échelle numérique à la latitude moyenne de la feuille; les échelles graduées en kilomètres et en unités nationales du pays éditeur de la feuille; un tableau d'assemblage indiquant les huit

of the letter N — followed by the zone letter and sector number corresponding to its position, thus: N. K. — 12.

In the southern hemisphere, the letter S shall replace the letter N. Example: S. L. — 28.

3. The metre shall be used as the standard of measurement for lengths, distances, heights and depths, reserving for each nation the right to add figures expressing these quantities in its own units.

4. The colours, symbols and arrangements for production adopted for the International 1 : 1 000 000 scale map shall be used as far as practicable on the aeronautical maps.

5. The general maps shall be drawn on Mercator's projection and shall be to a scale of one degree of longitude equals three centimetres. The limiting meridians of the sheets shall be reckoned from Greenwich; the limiting parallels shall be reckoned from the Equator. The meridians and parallels of each degree shall be marked in fine lines; those limiting the unit sections of the 1/1 000 000 map of the world shall be accentuated. The same designation of unit sections shall be used as for the 1/1 000 000 map. An overlap, with adjoining sheets, of one degree of latitude and two degrees of [illegible] *tor) map shall bear the French heading ,,Carte Générale Aéronautique Internationale'' (see Plate I annexed)*), and under it a translation of this heading in the language of the country publishing the sheet.* It shall be designated by an appropriate geographical name and by new co-ordinates (described in paragraph 10) of the South West corner of the sheet, excluding the overlap.

Each sheet shall show at least the following: general physical features, represented by a system of hypsometric tints and conventional signs; geographical names; wireless stations; aerial and marine lighthouses (candlepower, colour and character of the light); national frontiers; prohibited areas; lines of equal magnetic declination; a border scale graduated to minutes; latitude and South Polar distance; old and new notation of longitude (see paragraph 10); with an outer margin containing letters and numbers referring to the Index of the 1/1 000 000 Map; the R. F. at the middle latitude of the sheet; scales in kilometres and in the national unit of the country publishing the sheet; index diagram showing the eight surrounding sheets by name and by abridged numbers (vide paragraph 10), with, if necessary, the scales and sheet lines of the correspond-

dalla lettera N seguito dalla lettera della zona e dal numero del fuso corrispondenti alla sua posizione. Es: N. K. — 12.

Nell' emisfero meridionale, la lettera S sostituisce la lettera N. Es: S. L. — 28.

3. Le lunghezza, le distanze, le altezze e la profondità saranno espresse in metri, riservando ad ogni paese il diritto di aggiungere le cifre che esprimono tali quantità nei propri sistemi di misura.

4. I colori, i segni convenzionali e le disposizioni prese per la pubblicazione della carte mondiale al milionesimo saranno usati, per quanto è possibile, nelle carte aeronautiche internazionali.

5. Le ,,carte generali'' saranno disegnate nella proiezione di Mercatore, e nella scala per la quale un grado di longitudine corrisponde a 3 centimetri. I meridiani che limitano i fogli saranno contati da Greenwich; i paralleli dall'Equatore. Saranno segnati con linea fine i meridiani ed i paralleli di grado in grado; i meridiani ed i paralleli che limitano i fogli della carta mondiale al milionesimo saranno rinforzati. La indicazione dei fogli sarà quella usata per la carta al milionesimo. Sarà prevista la sovrapposizione dei fogli adiacenti, per un grado di latitudine e per due gradi di longitu[illegible] (Mercatore) por*terà l'intestazione in francese: ,,Carte générale aéronautique internationale'' (vedi tavola I allegata) *) e al disotto la traduzione di tale intestazione nella* lingua del paese editore della carta. Sarà pure distanta con un nome geografico adatto, e con le nuove coordinate (descritte al paragrafo 10) dell'angolo sud-ovest del foglio, non compresa la sovrapposizione.

Ogni foglio conterrà almeno i seguenti dati: principali caratteristiche fisiche del terreno, rappresentate da un sistema di tinte ipsometriche e di segni convenzionali; nomi geografici; stazioni di radiotelegrafia; fari aerei e marittimi con l'indicazione della potenza luminosa espressa in candele, del colore e della frequenza dei lampi; confini nazionali; zone vietate; linee isocline o di eguale declinazione magnetica; sui bordi, una scala graduata in minuti; latitudine e distanze del Polo Sud; notazione vecchia e nuova della longitudine (vedi paragrafo 10), e, sui margini i corrispondenti numeri dei fusi e le lettere delle zone della carta del mondo al milionesimo; la scala numerica alla latitudine media del foglio; le scale graduate in chilometri e in unità di misura nazionali del Paese editore della carta; un quadro d'unione indicante gli otto fogli adiacenti col nome, e con

*) Niet overgenomen.

cartes adjacentes par leur nom et par leurs numéros abrégés (Voir paragraphe 10), avec, s'il y a lieu, l'échelle et la coupure des feuilles normales correspondantes; un cartouche indiquant les frontières et les noms des pays compris dans la feuille, ainsi que les noms des mers, des districts, etc.; une échelle des teintes hypsométriques, une liste des routes aériennes officielles avec leurs points caractéristiques, la légende des signes conventionnels, en français ou en anglais et dans la langue du pays éditeur de la feuille; la projection d'après laquelle la carte a été dressée; le nom de l'établissement éditeur de la carte, la date de la publication et des éditions successives; une liste des principales sources d'après lesquelles la feuille a été établie; le prix officiel.

7. L'échelle de la Carte normale aéronautique internationale est l'échelle du 200.000me. Chaque feuille embrassera un degré en longitude et un degré en latitude. Toutefois, les Etats ayant actuellement une carte d'une échelle voisine du 1/200.000e ou à coupure peu différente de celle prévue ci-dessus, pourront l'utiliser, à condition cependant, en vue d'arriver à l'unification des signes employés, de suivre d'aussi près que [illegible] rement aux signes d'informations aéronautiques.

(Note. — Pour les pays à population clairsemée, l'échelle pourra, toutefois, suivant le cas, être celle du 500.000me, ou même celle du 1.000.000me.)

8. Chacune des feuilles de la Carte normale portera en français, le titre: ,,Carte normale aéronautique internationale'' (Voir la Planche 2, ci-jointe) *) et, au-dessous, la traduction de ce titre dans la langue du pays éditeur de la carte. Chaque feuille sera désignée par un nom approprié de localité et, quand la série sera constituée par des feuilles de un degré, par les nouvelles coordonnées (décrites au paragraphe 10) de l'angle sud-ouest de la feuille.

9. Chacune des feuilles de la Carte normale portera, autant que ces éléments sont connus:

a) Dans l'intérieur même du cadre: les tracés de 20 en 20 des méridiens et des parallèles; les routes; les chemins de fer de toutes classes; les villes et bourgs avec leur contour et le tracé des principales voies publiques les traversant; les villages, avec les mêmes indications, s'il est possible, ou, autrement, marqués par un petit cercle plein; les principaux traits du système hydrographique superficiel, les régions boisées et toutes autres surfaces impropres à l'at-

ing local sheets; key map showing the frontiers and the names of the countries embraced by the sheet together with the names of seas, districts, etc...; scale of hypsometric tints; list of official air routes with their control points; legend of conventional signs in French or English and in the language of the country publishing the sheets, the projection on which the map is constructed; publisher's name and date of publication and ot successive editions; a list of the principal sources from which the sheet is constructed; the official price.

7. The scale of the International Local Aeronautical Map is 1/200 000. Each sheet shall comprise one degree of longitude and one degree of latitude. However, States which at present have a map on a scale approximating to 1/200 000 or with sheet lines differing little from those laid down above may utilise such map, provided always, with a view to obtaining the unification of the signs used, that they follow as closely as pos- [illegible] form to the signs for aeronautical information.

Note. — For local aeronautical maps of sparsely inhabited countries, the scale of 1 : 500 000 or 1 : 1 000 000, as appropriate, may be used.

8. Each unit sheet of the local aeronautical maps shall bear the French heading ,,Carte normale aéronautique internationale'' (see Plate 2 annexed) *) and under it a translation of this heading in the language of the country publishing the map. Each sheet shall be designated by an appropriate locality name and, where the series consists of degree sheets, by the new co-ordinates (described in paragraph 10) of the South West corner of the sheet.

9. The local aeronautical unit sheets shall show, as far as the data are known, the following:

a) Within the limiting meridians and parallels. — Twenty minutes projection grid; roads; railways of all kinds; cities and towns in outline and the plan of the principal public roads crossing them; villages similarly if practicable, otherwise their positions indicated by a small solid circle; principal features of the surface water system; woodlands and other areas unsuitable for landing; aerodromes and seaplane stations, with an indication of the permanent facilities for housing, sup-

i rispettivi numeri abbreviati (v. paragrafo 10), e, occorendo, con la scala e la partizione dei fogli normali corrispondenti; una cartina indicante i confini ed i nomi dei paesi compresi nella carta, quelli dei mari, dei distretti, ecc.; una scale delle tinte ipsometriche; un elenco delle rotte aeree ufficiali con i relativi dati caratteristici; una leggenda dei segni convenzionali in francese o in inglese, e nella lingua del paese editore della carta; la proiezione impiegata per la costruzione della carta; il nome dell'editore; la data della pubblicazione e delle edizioni successive; un elenco delle principali fonti sulle quali il foglio è stato costruito; il prezzo ufficiale.

7. La scala della carta normale aeronautica internazionale sarà la scala di 1:200 000. Ogni foglio comprenderà un grado di longitudine ed un grado di latitudine. Nondimeno, gli Stati i quali posseggano una carta la cui scala sia prossima a quella di 1 : 200 000 ed il cui formato sia poco differente da quello previsto più sopra, potranno servirsene, a condizione, per altro, di seguire, per quanto è possibile, i segni convenzionali aeronautica adottati, e ciò per conseguire l'unificazione dei segni.

Nota. — Per la carta normale aeronautica dei paesi scarsamente abitati, la scala potrà essere, a seconda dei casi, quella di 1 : 500 000 o di 1 : 1 000 000.

8. Ogni foglio della carta normale porterà l'intestazione in francese ,,Carte normale aéronautique internationale'' (vedi tavola 2 allegata) *), e, al disotto, la traduzione di tale intestazione nella lingua del paese editore.

Ogni foglio sarà distinto con un nome di località appropriato e, quando la serie sarà costituita da fogli dell'ampiezza di un grado, con le nuove coordinate (descritte al paragrafo 10) dell'angolo Sud-Ovest del foglio.

9. I fogli della carta normale porteran no, se questi elementi sono noti:

a) Nell'interno del quadro: il reticolato di 20' in 20' dei meridiani e dei paralleli; le strade; le ferrovie di tutte le specie; le città ed i paesi col loro contorno e il tracciato delle principali strade pubbliche che le traversano: i villaggi, indicati, se è possibile, in modo analogo, oppure con un piccolo cerchio pieno; le caratteristiche principali del sistema idrografico alla superficie: le foreste e le altre zone inadatte all'atterraggio; gli aeroporti e gli idroscali, con l'indicazione dei servizi

*) Niet overgenomen.

terrissage; les aérodromes et les stations d'hydravions, avec l'indication des facilités permanentes de garage, de ravitaillement, etc.; les terrains de secours; les repères aéronautiques; les phares aériens et maritimes, avec leur puissance lumineuse en bougies, la couleur et la fréquence des éclats; les stations de radiotélégraphie; les stations météorologiques; les lignes aériennes de transport d'énergie électrique; les objets remarquables; les frontières nationales avec les entrées douanières prévues à l'Annexe H (paragraphe 2); les zones interdites, les principales routes aériennes; les noms des principales nappes d'eau; les villes et bourgs; le relief du sol, figuré par un estompage. Les hauteurs seront exprimées en centaines de mètres, le chiffre indiquant l'altitude étant arrondi à la centaine immédiatement supérieure; le point culminant sera représenté par un point placé après le chiffre exprimant les milliers de mètres (Ex. 3.5). Dans le cas où la hauteur indiquée sera inférieure à mille mètres, on ne placera pas de zéro à gauche du point (Ex. : .3).

plies, etc.; emergency landing grounds; aeronautical ground marks; aerial and marine lighthouses (candle power, colour and character of the light); wireless stations; meteorological stations; overhead electric power lines; remarkable objects; national frontiers with the frontier crossings for customs purposes prescribed by Annex H (paragraph 2); prohibited areas; principal air routes; names of important bodies of water; towns and important villages; the topographical relief by shading. Heights will be given in hundreds of metres to the nearest hundred metres above the actual height; the culminating point will be shown by a point placed after the figure giving the thousands of metres (e.g. : 3.5). In the event of the height indicated being under a thousand metres a cipher will not be placed on the left of the point (e.g.: .3).

permanenti di ricovero, di rifornimento, ecc.; i campi di fortuna; i segnali al suolo aeronautici; i fari aerei e marittimi con l'indicazione della potenza luminosa espressa in candele, del colore e della frequenza dei lampi; le stazioni radiotelegrafiche; le stazioni meteorologiche; condutture elettriche aeree; oggetti notevoli; confini nazionali con le zone di transito doganale previste dall'Allegato H, paragrafo 2; le zone vietate; le rotte aeree principali; i nomi delle più importanti distese d'acqua; le città ed i villaggi importanti; i rilievi topografici riprodotti con ombre tenui. Le quote saranno espresse in centinaia di metri, arrotondando le cifre che indicano la quota fino al centinaio immediatamente superiore; il punto culminante sarà rappresentato da un punto situato dopo la cifra che esprime le migliaia di metri (Es. : 3. 5). Nel caso che la quota indicata sia inferiore a mille metri, non si metterà lo zero a sinistra del punto (Es. : . 3).

b) Dans le cadre: une échelle en bordure, graduée en minutes, les latitudes et les distances au Pôle Sud; les longitudes anciennes et nouvelles (voir paragraphe 10).

b) In the margin: a border scale graduated to minutes; latitude, South Polar distance; old and new notation of longitude (see paragraph 10).

b) Nei margini: una scala a margine graduata in minuti; la latitudine e le distanze dal Polo Sud; la notazione vecchia e nuova della longitudine (v. paragrafo 10).

c) A l'extérieur du cadre: le nom de [illegible] et les numéros abrégés lorsque ceux-ci seront employés; l'échelle des distances, graduée en kilomètres et en unités nationales du pays éditeur de la feuille, la légende des signes conventionnels, en français ou en anglais et dans la langue du pays éditeur de la feuille, des diagrammes figurant la déclinaison magnétique et sa variation annuelle; un tableau d'assemblage indiquant les feuilles adjacentes par leur nom et par leurs numéros abrégés, lorsque ceux-ci seront employés; un cartouche donnant les frontières et les noms des pays et des mers partiellement représentés sur ce tableau d'assemblage; la projection suivant laquelle la feuille a été dressée; le nom de l'établissement éditeur de la feuille et la date de sa publication; une liste des principales sources d'après lesquelles la feuille a été dressée; le prix officiel.

c) Outside the margin: the name of [illegible] and the abridged numbers when the latter are employed; scales in kilometres and in the national unit of the country publishing the sheet; legend of conventional signs in French or English and in the language of the country publishing the sheet; magnetic declination diagrams and the annual variation; index diagram showing the surrounding sheets by name and by abridged numbers, when the latter are employed; key map giving frontiers and names of countries and seas, parts of which are embraced by the Index diagram; the projection on which the sheet is constructed; publisher's name and date of publication; a list of the principal sources from which the sheet is constructed; the offical price.

c) Fuori dei margini: il nome della [illegible] ed i numeri abbreviati, quando questi saranno adoperati, la scala delle distanze graduata in chilometri e in unità di misura nazionali del Paese editore della carta; la leggenda dei segni convenzionali, in francese o in inglese e nella lingua del paese editore della carta; diagrammi della declinazione magnetica e della sua variazione annuale; un quadro d'unione indicante i fogli adiacenti col loro nome e con i rispettivi numeri abbreviati, quando questi saranno adoperati; una cartina indicante i confini ed i nomi dei paesi e dei mari parzialmente rappresentati in tale quadro d'unione; la proiezione impiegata per la costruzione della carta; il nome dell'editore; la data della pubblicazione; un elenco delle principali fonti sulle quali il foglio è stato costruito; il prezzo ufficiale.

10. Outre la chiffraison habituelle des latitudes et des longitudes, les feuilles des Cartes aéronautiques générales et normales porteront, encadrées dans des rectangles, de nouvelles coordonnées géographiques, savoir: d'une part, la distance angulaire au Pôle Sud, croissant de 0° jusqu'à 180° au Pôle Nord, et, d'autre part, la nouvelle longitude, rapportée à l'antiméridien de Greenwich pris comme origine, et comptée de 0° à 360° en marchant vers l'Est. En désignant les feuilles par les nouvelles coordonnées,

10. In addition to the customary latitude and longitude notations, the sheets of the general and local aeronautical maps shall bear numbers, enclosed in rectangles, corresponding to a new system of geographical co-ordinates which, with regard to latitude, shall commence with the South Pole as origin, increasing northward to 180° at the North Pole, and, with regard to longitude, shall commence with the antimeridian of Greenwich as origin, running eastward to 360°. In designating sheets by these

10. Oltre alla consueta annotazione delle latitudini e delle longitudini, i fogli delle carte aeronautiche generali e normali porteranno inquadrate in rettangoli, le nuove coordinate geografiche, cioè: da una parte, la distanza angolare dal Polo Sud, preso come origine e crescente da 0° a 180°, al Polo Nord, e, dalla altra parte, la nuova longitudine, riferita all'antimeridiano di Greenwich, preso come origine, e computata da 0° a 360° andando verso Est.

Nel designare i fogli mediante le nuove

on prendra les coordonnées de l'angle sud-ouest de celle-ci, la distance polaire étant toujours écrite en premier lieu et les nombres des unités de degrés des deux coordonnées étant figurés en caractères plus gros.

Exemples: la feuille limitée au Sud par le parallèle de 49° (correspondant à 139° de distance au Pôle Sud) et à l'Ouest par le méridien de 2° E (correspondant à 182° de nouvelle longitude) sera numérotée **139-182**. De même, la feuille limitée au Sud par le parallèle de 36° S (correspondant à une distance polaire australe de 54°) et à l'Ouest par le méridien de 7° O (soit 173° pour la nouvelle longitude) sera numérotée **54-173**.

11. La disposition générale des feuilles de la Carte générale et de la Carte normale, les titres, notations marginales, diagrammes et légendes, seront conformes aux modèles ci-annexés (Planche I et Planche 2).*)

12. On éditera, en premier lieu, les Cartes générales et les feuilles de la Carte normale ainsi que les guides intéressant les routes aériennes éventuellement fixées à la suite d'accords internationaux.

Note. — Etant données les confusions et les erreurs auxquelles l'emploi des procédés topographiques habituels peut prêter pour la confection des cartes aéro- [illegible] *sances aériennes, effectuées le long des routes les plus importantes, tous renseignements indispensables au sujet des accidents à figurer sur ces cartes, pour satisfaire aux besoins des pilotes.*

new co-ordinates, the co-ordinates of the South West corner of the sheet shall be taken, the figures referring to the South Polar distance being invariably written first, and the unit digits being accentuated.

Examples: The sheet whose southern boundary is 49° N. (i.e. 139° South Polar distance) and western boundary 2° E. (i.e. 182° from the antimeridian of Greenwich) will be numbered **139-182**. Or, the sheet whose southern boundary is 36° S. (i.e. 54° South Polar distance) and western boundary 7° W. (i.e. 173° from the antimeridian of Greenwich) will be numbered **54-173**.

11. The general arrangement of the sheets of the general and local maps, titles, marginal notations, diagrams and legends, shall conform with the accompanying models (Plate I and Plate 2).*)

12. The general and local aeronautical maps and guide books of the areas traversed by the most important routes which may be established by international agreement shall be prepared first.

Note. — On account of the inadequacy of the usual methods of topographic mapping for making aeronautical maps, it is strongly recommended that steps be [illegible] *routes. Such surveys would furnish indispensable information regarding the features necessary to be shown on the maps the aviator is to use.*

coordinate, si adopereranno le coordinate dello angolo Sud-Ovest dei fogli stessi; la distanza polare sarà sempre scritta la prima, e i numeri delle unità di grado delle due coordinate saranno scritti in caratteri più grossi.

Esempi: Il foglio limitato al Sud dal parallelo 49° N (corrispondente a 139° di distanza dal Polo Sud) e ad Ovest dal medesimo 2° E (ossia 182° della nuova longitudine) sarà numerato **139-182**. Analogamente, il foglio limitato al Sud dal parallelo 36° S (corrispondente a una distanza polare australe di 54°) e ad Ovest dal meridiano di 7° (cioè 173° per la nuova longitudine) sarà numerato **54-173**.

11. La disposizione generale degli fogli della Carta generale e della Carta normale, i titoli, e notazioni in margine, i diagrammi e le leggende saranno conformi ai modelli allegati Tavola I e tavola 2). *)

12. Saranno pubblicate con precedenza le carte aeronautiche generali ed i fogli della carta normale, insieme con le guide delle zone attraversate dalle rotte aeree più importanti eventualmente stabilite per accordi internazionali.

Nota. — Per la confusione e gli errori cui possono dar luogo gli ordinari metodi topografici nella preparazione delle carte aeronautiche, si raccomanda vivamente [illegible] *zionali più importanti le informazioni indispensabili circa le caratteristiche che bisognerebbe far comparire sulle carte impiegate dagli aviatori.*

SECTION II.

Système universel des repères aéronautiques.

1. Les repères aéronautiques établis sur le sol et sur les toits d'édifices devront comporter une référence numérique et graphique avec les feuilles de la carte normale aéronautique internationale. A cet effet, chacun de ces repères montrera (voir les croquis ci-après):

a) Le numéro abrégé de la feuille où il se trouve;

b) Un demi-rectangle dont les petits côtés sont orientés Nord-Sud et qui reste ouvert, au Nord si le repère se trouve dans la moitié Sud, ou au Sud si le repère se trouve dans la moitié Nord;

SECTION II.

Universal system of ground marks.

1. Aeronautical ground marks on the ground and on the roofs of buildings shall refer numerically and graphically to the sheets of the local international aeronautical maps.

For this purpose each mark shall shew (see the diagrams): —

(*a*) The abridged number which designates the sheet within which it lies;

(*b*) A half rectangle, whose short sides shall be oriented north-south and which shall be open towards the opposite half of the unit sheet;

SEZIONE II.

Sistema universale dei segnali al suolo.

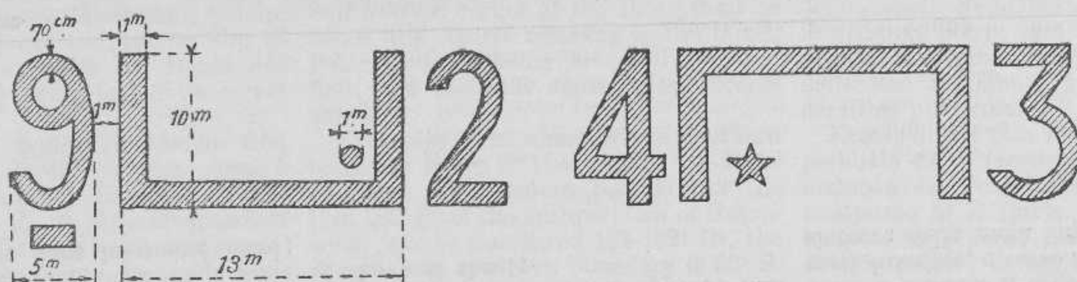
1. I segnali aeronautici sistemati al suolo e sui tetti dovranno contenere un riferimento numerico e grafico coi fogli della carta aeronautica normale internazionale.

A questo scopo ogni segnale porterà (vedi schizzi allegati):

a) Il numero abbreviato del foglio nel quale trovasi;

b) Un mezzo rettangolo, coi lati brevi orientati in direzione nord-sud, aperto verso il nord se il segnale si trova nella metà inferiore, e verso il sud se il segnale si trova nella metà superiore del foglio.

*) Niet overgenomen.



Repère situé dans la moitié inférieure de la feuille 92. (Les petits côtés du cadre sont orientés Nord-Sud.)

Mark situated in the lower half of unit sheet 92. The short sides of the frame shall be oriented true North-South.

Segnale situato nella metà inferiore del foglio 92. I lati minori del quadro sono orientati per Nord-Sud.

Repère dans la moitié supérieure de la feuille 43.

Mark situated in the upper half of unit sheet 43.

Segnale situato nella metà superiore del foglio 43.

c) Un gros point indiquant la position approximative du repère dans la demi-feuille correspondante.

Les deux chiffres formant le numéro abrégé de la feuille doivent être placés, soit contre les côtés latéraux, soit au-dessus ou au-dessous du demi-rectangle, mais jamais à l'intérieur.

Lorsque plusieurs repères seront situés assez près les uns des autres pour pouvoir prêter à confusion, on pourra, pour les distinguer, employer, au lieu du ... devront avoir au moins les dimensions indiquées sur les croquis ci-dessus.

2. On recommande spécialement d'établir des repères aéronautiques le long des routes aériennes internationales.

Note. — Les mesures utiles à prendre pour l'éclairage nocturne éventuel des repères aéronautiques seront ultérieurement fixées, à la suite d'expériences, par les soins de la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

3. Outre les repères ci-dessus définis, les noms des aérodromes ouverts à l'usage public seront inscrits sur le sol avec des lettres (en caractères romains) de couleur blanche ayant les dimensions suivantes :

Longueur de chaque lettre ...	6 mètres
Largeur de chaque lettre	4 m. 80
Espace entre chaque lettre et après chaque fin de nom ...	4 m. 80
Largeur de la tranchée formant le corps de chaque lettre ...	0 m. 90

4. Pour les hydroaérodromes ouverts à l'usage public, s'il est impossible d'appliquer les stipulations du paragraphe 3 ci-dessus, leurs noms seront inscrits avec des lettres (en caractères romains) de couleur blanche aussi distinctes que le permettront les circonstances.

(c) A dot indicating the approximate position of the mark on the north or south half of the corresponding unit sheet.

The numbers forming the abridged number of the sheet shall be placed close to the frame at the top, bottom or sides, but not inside.

Where marks are placed so close to each other as to admit of possible confusion, the round dot may be replaced by a square, triangular or star-shaped ... bers shall have the minimum dimensions indicated in the sketches.

2. The establishment of aeronautical ground marks along international routes is especially recommended.

Note. — Steps to establish suitable marks for landing at night shall be eventually taken, in accordance with the decision of the International Commission for Air Navigation.

3. In addition to the ground marks specified above, the names of aerodromes open to public use shall be marked on the ground by letters (in Roman characters) in white of the following dimensions:

Length of each letter	6 metres (20 feet)
Width of each letter	4 m. 80 (16 feet)
Space between each letter and at each end of name	4 m. 80 (16 feet)
Width of trench forming stroke of each letter	0 m. 90 (3 feet)

4. In the case of hydro-aerodromes open to public use, if it is impossible to carry out the provisions of paragraph 3 above, their names shall be marked by letters (in Roman characters) in white as conspicuously as the circumstances will permit.

c) Un grosso punto indicante la sua posizione approssimativa nella metà settentrionale o meridionale del foglio.

Le due cifre costituenti il numero abbreviato del foglio devono essere poste ai lati del semirettangolo, al disopra o al disotto, mai all'interno.

Se più segnali sono disposti talmente vicini da poter creare confusione, si potrà, per distinguerli, sostituire il punto rotondo con un punto a triangolo o a stella. ... avere, come dimensioni minime, quelle indicate negli schizzi.

2. Si raccomanda specialmente di disporre dei segnali al suolo aeronautici lungo le rotte aeree internazionali.

Nota. — Le disposizioni ulteriori per l'illuminazione notturna dei segnali aeronautici saranno studiate, in base all'esperienza, dalla Commissione Internationale di Navigazione Aerea.

3. Oltre i segnali al suolo sopra indicati, i nomi degli aeroporti aperti al servizio pubblico saranno inscritti sul suolo con lettere (in caratteri romani) di colore bianco, le quali dovranno avere le dimensioni seguenti:

Lunghezza di ogni lettera	m. 6,00
Larghezza di ogni lettera	m. 4,80
Spazio fra le diverse lettere e le diverse parole	m. 4,80
Larghezza del fossetto che costituisce il corpo di ciascuna lettera	m. 0,90

4. I nomi degli idroscali aperti al servizio pubblico, se è impossibile applicare le norme del par. 3 qui sopra, saranno inscritti con lettere (in caratteri romani) di colore bianco tanto distinte quanto lo permetteranno le circostanze.

APPENDICE.

1. Projections et échelles.

A. Cartes générales. — Entre le 68° de latitude Nord et le 68° de latitude Sud, on fera usage pour les ,,Cartes générales'' de la projection de Mercator, le degré de longitude étant représenté par une longueur de trois centimètres.

B. Carte normale. — Aucune projection définie ne sera prescrite en ce qui concerne la Carte normale.

C. Routiers. — En ce qui concerne les régions pour lesquelles des feuilles de la Carte générale n'auront pas été prévues (par exemple: les routes transocéaniques, etc...), des routiers en projection de Mercator et à une échelle appropriée seront établis par les Etats intéressés.

2. Surfaces couvertes par les feuilles de la carte générale aéronautique internationale.

A. Entre le 60° de latitude Nord et le 60° de latitude Sud, chaque feuille de la carte couvrira une superficie de 12° de latitude sur 18° de longitude (recouvrement non compris) et elle contiendra 9 divisions unitaires de la Carte au millionième.

B. Entre le 60° et le 68° de latitude Nord et entre le 60° et le 68° de latitude [illegible] pris) et contiendra 6 divisions unitaires de la Carte au millionième.

3. Signes conventionnels et couleurs.

Les signes conventionnels et couleurs adoptés seront employés pour toutes les cartes mentionnées au paragraphe 1 du présent Appendice. Les détails ne seront indiqués sur les Cartes générales que dans la mesure où on jugera désirable de le faire.

A. Les traits relatifs a l'hydrographie seront en bleu. Les étendues d'eau seront indiquées par une teinte plate. L'eau ne pourra être représentée par des traits filés que lorsque, dans une feuille, les étendues d'eau seront très limitées.

Une distinction devra être faite entre:

1°. Les cours d'eau permanents et levés.

2°. Les cours d'eau permanents et non levés.

3°. Les cours d'eau temporaires et levés.

4°. Les cours d'eau temporaires et non levés.

Les chutes et les rapides devront être indiqués par des caractères en noir.

Les ponts, viaducs, écluses, digues et barrages devront être indiqués par les signes conventionnels figurant au Ta-

APPENDIX.

1. Projections and scales.

A. General maps. — Between 68° North Latitude and 68° South Latitude the General Map shall be drawn on Mercator's Projection, and shall be to a scale of one degree of longitude equals three centimetres.

B. Local maps. — No definite projection is laid down in respect of the Local Maps.

C. Route maps. — As regards those parts of the World for which sheets of the General Map will not be provided (e.g. trans-ocean routes, etc.) route maps, on Mercator's projection and on an appropriate scale, shall be prepared by the countries interested.

2. Areas of sheets of the international general aeronautical map.

A. Between 60° North Latitude and 60° South Latitude each sheet of the map shall cover an area 12 degrees in latitude by 18 degrees in longitude (excluding the overlap) and shall contain 9 unit sections of the 1/1,000,000 Map.

B. Between 60° and 68° North Latitude and between 60° and 68° South [illegible] overlap) and shall contain 6 unit sections of the 1/1,000,000 map.

3. Conventional signs and colours.

The adopted conventional signs and colours will be used on all the maps mentioned in paragraph 1 of this Appendix. Details will only be shown on the General Maps in so far as it may be considered desirable to do so.

A. Hydrographic features shall be in blue. Open water shall be shown by a uniform tint. Water-lining may be used only when the open water on a sheet is very limited.

A distinction shall be made between:

i. Rivers, perennial and surveyed.

ii. Rivers, perennial and unsurveyed.

iii. Rivers, non-perennial and surveyed.

iv. Rivers, non-perennial and unsurveyed.

Falls and Rapids shall be indicated by lettering in black.

Bridges, viaducts, locks, dams and weirs shall be indicated by conventional signs, as set forth in the Table of Con-

APPENDICE.

1. Proiezioni e scala.

A. Carte generali. — Fra 68° di latitudine N e 68° di latitudine S sarà usata per le ,,Carte Generali'' la proiezione Mercatore, rappresentando ciascun grado di longitudine con una lunghezza di tre centimetri.

B. Carta normale. — Per quanto riguarda la Carta normale, non è prescritta alcuna proiezione obbligatoria.

C. Carta di rotta. — Relativamente alle regioni per le quali non sia stata prevista la creazione di fogli della Carta generale (p. es.: rotte transoceaniche), gli Stati interessati redigeranno Carte di rotta in proiezione Mercatore, di scala conveniente.

2. Superficie compresa nei fogli della carta aeronautica generale internazionale.

A. Fra 60° di latitudine N e 60° di latitudine S, ciascun foglio della Carta comprenderà una superficie di 12° di latitudine per 18° di longitudine (escluse le sovrapposizioni dei margini del foglio), e conterrà nove divisioni della carta al milionesimo.

B. Fra 60° e 68° di latitudine N, e 60° e 68° di latitudine S, ciascun foglio [illegible] del foglio) e conterrà sei divisioni unitarie della Carta al milionesimo.

3. Segni convenzionali e colori.

I segni convenzionali e i colori adottati saranno impiegati per tutte le Carte menzionate al paragrafo I della presente Appendice.

I particolari saranno indicati sulle Carte generali solo nella misura che sarà reputata conveniente.

A. I tratti relativi alla idrografia saranno segnati con colore azzurro. Le distese d'acqua saranno indicate da una tinta uniforme. L'acqua potrà essere rappresentata contratteggio solo quando le distese d'acqua comprese nel foglio saranno molto limitate. Sarà fatta distinzione fra:

1°. I corsi d'acqua perenni, il cui piano è stato rilevato;

2°. I corsi d'acqua perenni, il cui piano non è stato rilevato;

3°. I corsi d'acqua intermittenti, il cui piano è stato rilevato;

4°. I corsi d'acqua intermittenti, il cui piano non è stato rilevato.

Le cascate e le correnti dovranno essere indicate con caratteri neri.

I ponti, i viadotti, le chiuse, le dighe, e gli sbarramenti dovranno essere indicati con segni convenzionali compresi

bleau des signes conventionnels d'informations aéronautiques.

Les terrains sujets aux inondations et les marais seront indiqués par des signes conventionnels distinctifs. Lorsque des zones sujettes aux inondations offriront de bons terrains d'atterrissage pendant certaines saisons de l'année, ce renseignement sera donné en caractères noirs.

Lorsque les lignes bathymétriques seront intéressantes pour les navigateurs aériens, elles seront figurées par des lignes pointillées bleues, leur profondeur sera indiquée en mètres et, si on le désire, en unités nationales du pays éditeur de la carte par des chiffres noirs. La direction des courants marins pourra être indiquée, si on le juge utile, par des flèches bleues, la vitesse en kilomètres heure étant donnée en chiffres noirs.

B. Les teintes du sol pourront être indiquées, lorsque ces sortes d'indications présenteront un intérêt pour les navigateurs aériens, une légère teinte de terre de Sienne vive étant employée pour les terrains arides, une teinte vert clair pour les terrains couverts de végétation.

C. En ce qui concerne le relief topographique la Carte générale sera une carte hypsométrique, c'est-à-dire que les altitudes successives seront indiquées par un système de teintes différenciant [illegible] de 500, 1.000, 2.000 et 3.000 mètres comptées du niveau moyen de la mer, seront dessinées. *L'échelle des teintes comportera trois teintes (500-1.000, 1.000-2.000 et 2.000-3.000 mètres, aucune teinte hypsométrique n'étant employé pour les régions d'altitude inférieure à 500 mètres et supérieure à 3.000 mètres.* Les détails caractéristiques du relief qui ne pourraient pas être indiqués par les courbes seront représentés par des signes particuliers.

D. Les chemins de fer seront indiqués en marron.

Sur les Cartes générales une seule ligne sera employée, quel que soit le nombre des voies.

Sur la Carte normale, les lignes à une seule voie seront représentées par un trait fin; les lignes à deux ou plusieurs voies par un trait plus épais, le nombre exact de voies étant donné par un chiffre romain en noir.

Une distinction devra être faite entre:

1°. Les chemins de fer en exploitation;

2°. Les chemins de fer en cours de construction;

3°. Les voies de chemins de fer abandonnées.

E. Les chemins de fer à voie étroite seront indiqués, autant que l'échelle de la carte le permettra, par un trait marron fin, avec, si on le désire, la lettre L en noir répétée de distance en distance; le

ventional Signs for Aerial Information.

Land liable ta inundation, and marsh, shall be indicated by distinguishing conventional signs. Where areas liable to inundation afford good landing grounds at certain seasons of the year, this information shall be given in black lettering.

When sea-bed contours are of value to the airman, they shall be shown by dotted blue lines, the depths of such seabed contours being indicated by figures in black in metres and, if desired, in the national unit of the country publishing the map. The direction of sea currents may, if deemed useful, be shown by blue arrows, the rate being given in kilometres per hour in black figures.

B. Ground tints may be used where the information so given is of value to the airman, a light buff being employed for arid ground, a light green for ground covered with vegetation.

C. So far as concerns topographical relief the General Map shall be a hypsometric map, i. e. the successive altitudes shall be indicated by a system of tints differentiating clearly between suc- [illegible] metres 1000, 2000 and 3000 metres reckoning *from mean sea-level. The scale of tints shall comprise three tints (500—1000, 1000—2000 and 2000—3000 metres), no hypsometric tint being employed for regions below 500 metres and above 3000 metres.* Features of importance, which would not be shown by the contours, will be represented conventionally.

D. Railways shall be in maroon.

On the general Maps a single line shall be used irrespective of the number of tracks.

On the local Maps a single track shall be indicated by a thin line; two or more tracks shall be indicated by a thicker line, the actual number of tracks being shown by Roman Numerals in black.

A distinction shall be made between:

i. Railways in use.

ii. Railways under construction.

iii. Railways abandoned.

E. Light Railways shall be shown, in so far as the scale of the map allows, by a thin maroon line, with, if desired, the letter L in black at intervals; the number of tracks shall not be given.

nella Tavola dei segni convenzionali delle informazioni aeronautiche.

I terreni soggetti ad inondazioni e le paludi saranno indicati con segni convenzionali distinti. Se qualche zona soggetta alle inondazioni offra, in determinate stagioni dell'anno, buon terreno per l'atterramento, tale indicazione sarà data con caratteri neri.

Le linee batimetriche, quando la conoscenza di esse potrà interessare i navigatori aerei, saranno raffigurate con linee punteggiate azzurre; la profondità di esse sarà espressa in metri, e, volendo in unità di misura nazionale del paese editore della Carta. La direzione delle correnti marine potrà essere indicata, ove ciò si reputi utile, per mezzo di frecce azzurre, esprimendo la velocità in chilometri per ora con cifre nere.

B. Le tinte del suolo potranno essere indicate, se tale indicazione presenterà interesse per i naviganti aerei; per i terreni aridi sarà impiegata una leggera tinta terra di Siena viva, per i terreni coperti da vegetazione, un colore verde chiaro.

C. Per quanto riguarda il rilievo topografico, la Carta generale sarà una carta ipsometrica; le altitudini successive saranno quindi indicate con un sistema di tinte che differenziano in modo netto le [illegible] al livello di metri 500, 1000, 2000, *e 3000 sul livello medio del mare. La scala dei colori comprenderà tre tinte (500—1000, 1000—2000 e 2000—3000 metri); non serà impiegata alcuna tinta ipsometrica per le regioni di altitudine inferiori a 500 metri, o superiore a 3000.* I particolari caratteristici del rilievo, che non fosse possibile indicare con le curve di livello, saranno rappresentati per mezzo di segni particolari.

D. Le ferrovie saranno indicate con colore marron.

Sulle carte generali sarà segnata una sola linea, qualunque sia il numero dei binari.

Sulla carta normale, le linee ad un solo binario saranno rappresentate con un tratto sottile, quelle a due o piu binari, con un tratto piu largo, indicando con una cifra romana in nero il numero dei binari.

Sarà fatta distinzione fra:

1°. Le ferrovie in esercizio;

2°. Le ferrovie in costruzione;

3°. I binari di ferrovie abbandonate.

E. Le ferrovie a scartamento ridotto per quanto la scala della carta lo permetta, saranno indicate con un sottile tratto marron, ripetendo ad intervalli, se si vuole, la lettera L in nero; il numero

nombre des voies ne sera pas donné. Lorsque des chemins de fer à voies étroites se trouveront le long des routes, la lettre L pourra être portée seule, les endroits où la voie quitte la route étant nettement indiqués.

F. Les stations de chemin de fer seront en marron et ne seront indiquées sur la Carte générale que lorsqu'elles auront une importance particulière pour les navigateurs aériens. Sur la Carte normale, toutes les stations seront marquées, une distinction étant faite entre les stations à un seul quai et celles à deux ou plusieurs quais.

G. Les tramways seront indiqués, autant que l'échelle de la carte le permettra, par un trait marron fin, avec, si on le désire, la lettre T en noir. Le nombre de voies ne sera pas donné. Lorsque des tramways se trouveront le long des routes, la lettre T pourra être portée seule, les endroits, où la voie quitte la route étant nettement indiqués.

H. Les lignes télégraphiques, lorsqu'elles seront indiquées, seront en pointillé marron. L'existence de lignes télégraphiques le long des voies ferrées sera présumée. Les lignes aériennes qui ne suivront pas des voies ferrées ou des tramways pourront être indiquées, au- [illegible] lignes télégraphiques avec, en plus, la lettre P en noir, de distance en distance.

I. Les routes seront d'une couleur dérivée du jaune. Elles ne seront pas divisées en classes, mais les routes spécialement susceptibles de guider les navigateurs aériens pourront être accentuées soit par une couleur plus soutenue, soit par un trait plus large. Les pistes seront représentées par des traits interrompus.

J. Les villes, villages et bâtiments seront portés en vermillon; autant que l'échelle de la carte le permettra, le véritable contour et les principales artères des villes ou des villages seront indiqués.

K. Les forêts, les vergers, les bois, les houblonnières, les vignes, les plantations, etc. lorsqu'ils seront représentés, seront indiqués en vert; une teinte plate sera employée pour les forêts et les bois épais, un feuillé plus ou moins serré pour les bois clairsemés. Lorsque la teinte plate verte risquerait de masquer la valeur des teintes hypsométriques, on emploiera le feuillé.

L. Les déserts de sable, les sables mouvants, les dunes de sables et les bancs de sable seront indiqués par des signes particuliers.

M. Les falaises, les rochers, les carrières seront indiqués par des signes particuliers.

N. Toute la lettre sera en noir ou d'une couleur foncée.

When light railways run along roads, the letter L only may be given, departures from the road being clearly shown.

F. Railway stations shall be in maroon, and shall be indicated on the general Map only when of special importance to the airman. On the local Maps all stations shall be shown, a differentiation being made between stations with a single platform, and stations with two or more platforms.

G. Tramways shall be shown, in so far as the scale of the map allows, by a thin maroon line with, if desired, the letter T in black. The number of tracks shall not be shown. When tramways run along roads, the letter T only may be given, departures from the road being clearly shown.

H. Telegraph lines, when shown, shall be dotted in maroon. The existence of telegraph lines along railways shall be assumed. Overhead power lines not following railways or tramways, may be indicated as far as the scale permits by the conventional sign for telegraph lines, [illegible]

I. Roads shall be of a colour based on yellow. They shall not be divided into classes, but roads of special value as guides to the airman may be accentuated either by strengthening the colour or by increasing the width.

Tracks shall be in broken line.

J. Towns, villages and buildings shall be in scarlet; in so far as the scale permits, the true outline and main arteries of a town or village shall be shown.

K. Forests, orchards, woods, hopfields, vineyards, plantations, etc. when shown, shall be in green; thick forests and woods shall be shown solid, a green stipple being employed, and varied, to show areas less thickly covered with trees. Where solid green will detract from the value of the hypsometric tints stipple shall be used.

L. Sandy desert, drifted sand, sand dunes and sand banks shall be shown conventionally.

M. Cliffs, rocks, and quarries shall be shown conventionally.

N. All lettering shall be in black or a dark colour.

dei binari non sarà indicato. Per le ferrovie a scartamento ridotto che si trovino lungo le strade, potrà essere segnata la sola lettera L, indicando con esattezza la posizione in cui il binario si discosta dalla strada.

F. Le stazioni ferroviarie saranno in marron, e saranno indicate sulla Carta generale solo se esse presentino per i navigatori aerei interesse speciale. Sulla Carta normale saranno segnate tutte le stazioni, distinguendo quelle ad una sola banchina, da quelle a due o più banchine.

G. I tramways per quanto la scala della carta lo permetta, saranno indicati da un tratto marron, con le lettere T in nero, se si vuole. Il numero dei binari non sarà indicato. Per i tramways che si trovino lungo le strade ordinarie, potrà essere segnata la sola lettera T, indicando con esattezza le posizioni in cui il binario si discosta dalla strada.

H. Le linee telegrafiche quando saranno indicate, lo saranno in punteggiato marron. Si presumerà che lungo le strade ferrate esistano linee telegrafiche. I cavi aerei che non seguano le linee ferroviarie o tranviarie, potranno essere indicati, per quanto la scala della carta lo permetta, [illegible] con, in più, la lettera P in nero, ripetuta ad intervalli.

I. Le strade saranno indicate con un colore derivato dal giallo. Non saranno divise in classi, ma quelle specialmente idonee a guidare i navigatori aerei potranno essere messe in evidenza sia per mezzo di un colore più deciso, sia per mezzo di un tratto più largo. I sentieri saranno rappresentati con tratti interrotti.

J. Le città, i villaggi ed i fabbricati saranno segnati con colore vermiglio; il vero contorno e le principali arterie delle città o dei villagi saranno indicati, per quanto la scala della carta lo permetta.

K. Le foreste, i frutteti, i boschi, i terreni coltivati a lupoli le vigne, le coltivazioni, ecc., quando saranno indicati, lo saranno con colore verde; sarà impiegato un colore uniforme per le foreste e per i boschi fitti, un tratteggio più o meno fitto per i boschi radi. Nei casi in cui il colore verde uniforme possa rendere incerto il valore delle tinte ipsometriche, si farà uso del tratteggio.

L. I deserti di sabbia, le sabbie mobili, le dune ed i banchi di sabbia saranno indicati con segni particolari.

M. I massi rocciosi, le rocce, le cave di pietra saranno indicati con segni particolari.

N. Tutte le parole saranno stampate in nero, o con altro colore oscuro.

Tous les renseignements aéronautiques seront indiqués en noir, les caractères étant nettement distincts de ceux utilisés pour tous autres renseignements.

4. Signes conventionnels aéronautiques.

Tous les renseignements aéronautiques seront indiqués en noir.

5. Abréviations à employer pour les caractéristiques des feux aériens et maritimes.

Les abréviations à employer seront indiquées sur le Tableau des signes conventionnels.

6. Toponymie.

En ce qui concerne la toponymie, on adoptera les règles en usage pour la Carte internationale du monde au millionième. L'inscription des noms topographiques en langue nationale seule pourra suffire lorsque l'indication fournie ne présentera pas d'intérêt au point de vue de la navigation aérienne internationale.

7. Divers.

Des roses de relèvements vrais et magnétiques pourront être dessinées sur les cartes en projection de Mercator, lorsque leur figuration ne masquera pas le détail.

Des rapporteurs marginaux, géogra-

All aerial information shall be shown in black, in a lettering quite distinct from that employed for any other information.

4. Aerial conventional signs.

All aerial information shall be shown in black.

5. Abbreviations to be used in the description of aerial and marine lights.

The abbreviations to be employed are shown on the Table of Conventional Signs.

6. Spelling and transliteration of names.

As regards the spelling and transliteration of names the rules in use on the International 1/1,000,000 Map shall be adopted. The inscription of topographical names in the national language only will be sufficient when the information given has no importance from the point of view of international air navigation.

7. Miscellaneous.

Compass Roses shall be shown on maps on Mercator's projection, where the indication of such Roses does not result in the obliteration of detail.

True and Magnetic Marginal Protrac-

Tutte le informazioni aeronautiche saranno stampate in nero, con caratteri nettamente distinti da quelli impiegati per tutte le altre informazioni.

4. Segni convenzionali aeronautici.

Tutte le informazioni aeronautiche saranno stampate in nero.

5. Abbreviazioni da impiegare per le caratteristiche dei fari aerei e marittimi.

Le abbreviazioni saranno indicate nella Tavola dei segni convenzionali.

6. Toponimia.

Per quanto riguarda la toponimia, si adotteranno le regole in uso per la carta del mondo al milionesimo. La inscrizione dei nomi topografici nella sola lingua nazionale sarà sufficiente, quando l'indicazione fornita non presenti speciale interesse per la navigazione aerea internazionale.

7. Varie.

Sulle carte in proiezione Mercatore potranno essere segnate rose dei venti, quando la loro figurazione non nasconda i particolari della carta.

Sui margini, potranno essere segnati

ANNEXE G.

Centralisation et distribution des renseignements météorologiques.

SECTION I.

Classification des renseignements.

Les renseignements météorologiques nécessaires à la navigation aérienne, visés à l'article 35, *a*), de la Convention, peuvent être, d'une manière générale, divisés en trois catégories, savoir:

a) Renseignements climatologiques (1) basés sur les observations météorologiques antérieures analysées et résumées pour montrer le temps éprouvé pendant une longue période dans un lieu donné ou dans une région donnée.

b) Renseignements courants (2), basés sur les messages d'observations, transmis à une station centrale par télégraphie ou

ANNEX G.

Collection and dissemination of meteorological information.

SECTION I.

Classification of information.

The meteorological information necessary to aerial navigation referred to in Article 35 (*a*) of the Convention, may be divided, in a general way, into three categories, viz.:

a) Climatological information (1) which is based upon past meteorological records analysed and summarised to show the weather which is experienced in the long run at a given place or in a given area.

b) Current information (2) which is based upon reports of observations transmitted to a central station by wireless,

ALLEGATO G.

Raccolta e diffusione delle informazioni meteorologiche.

SEZIONE I.

Classificazione delle informazioni.

Le informazioni meteorologiche, necessarie alla navigazione aerea, previste dall' articolo 35, *a*) della Convenzione, possono essere, in modo generale, divise in tre categorie, cioè:

a) Informazioni climatologiche (1), basate sulle osservazioni meteorologiche anteriori, analizzate e riassunte per illustrare il tempo verificatosi, durante un lungo periodo, in un dato luogo od in una data regione.

b) Informazioni correnti (2), basate sui bollettini di osservazione, trasmessi ad una stazione centrale, mediante telegra-

---

1) Les renseignements climatologiques sont utiles:

(*a*) pour le choix des voies aériennes,

(*b*) pour indiquer les variations pouvant se produire pendant le jour, pendant l'année et suivant le lieu et l'altitude, dans les conditions météorologiques intéressant le vol des aéronefs;

(*c*) pour indiquer les endroits sur lesquels des stations devraient être établies pour fournir des renseignements courants.

2) Les renseignements courants sont utiles:

(*a*) aux entreprises de navigation aérienne et aux pilotes ou navigateurs;

(*b*) aux météorologistes chargés de la préparation des prévisions.

1) Climatological information is required:

(*a*) in connection with the selection of airways.

(*b*) for indicating the variation of the meteorological conditions affecting flight during the day and the year and with the place and altitude.

(*c*) for indicating the places at which stations should be established or furnishing current information.

2) Current information is required:

(*a*) for the guidance of aviation companies and for the pilots or navigators.

(*b*) for the meteorologists responsible for the preparation of forecasts.

1) Le informazioni climatologiche sono utili ai seguenti fini:

(*a*) Scelta delle rotte aeree.

(*b*) Per indicare le variazioni giornaliere che si possono produrre, durante l'anno e dipendentemente dal luogo e dall'altezza, nelle condizioni meteorologiche interessanti il volo delle aeronavi.

(*c*) Per indicare le località nelle quali si dovrebbero istituire delle stazioni, onde fornire le informazioni correnti.

2) Le informazioni correnti sono utili:

(*a*) Alle compagnie di navigazione aerea ed ai piloti o naviganti.

(*b*) Ai meteorologisti incaricati della preparazione delle previsioni.

téléphonie, avec ou sans fil, et sur les observations faites par cette station elle-même. Ces renseignements donnent un aperçu des conditions existantes aux postes d'observations. Il y a deux sortes de renseignements courants:

1. Les renseignements nécessaires à l'élaboration des cartes synoptiques.

2. Les renseignements nécessaires au fonctionnement des lignes aériennes.

c) Prévisions (1); c'est-à-dire états faisant connaître les conditions météorologiques probables pour un certain laps de temps ou pour une heure déterminée postérieure au moment où elles sont transmises. Il y a deux sortes de prévisions d'importance pour la navigation aérienne:

1. Des prévisions générales s'appliquant à une région étendue et habituellement pour une période de vingt-quatre et trente-six heures;

2. Des prévisions détaillées à plus courte échéance pour les voies aériennes.

SECTION II.

Echange des renseignements.

A. Renseignements climatologiques.

1. Les renseignements de base concernant la pression, la température, le vent et le temps, sont fournis par des résumés [illegible] les dif- [illegible] que possible dans la forme recommandée *par le Comité Météorologique International.*

2. En outre, les résumés ci-après, d'une grande importance pour la navigation aérienne, seront préparés pour chaque mois de l'année, par les soins de chaque Etat contractant, avec les observations faites dans certaines stations météorologiques spécialement choisies. Ces résumés indiqueront:

a) La fréquence à chaque station des différents degrés de visibilité horizontale au moins trois fois par jour: le matin, vers midi et à la fin de l'après-midi;

b) La fréquence à chaque station des différentes hauteurs de la base des nuages, aux mêmes moments que ceux choisis pour la visibilité;

c) La fréquence à chaque station des vents de différentes directions et de différentes vitesses, au sol et à des hauteurs de 500, 1.000, 2.000 et 3.000 mètres.

Ces résumés seront préparés dans les formes et pour les hauteurs et limites indiquées dans l'Appendice G1 et seront

1) Les prévisions sont utiles aux entreprises de navigation aérienne et aux pilotes et navigateurs.

or ordinary telegraphy or telephony, and upon observations made at the centre itself. Such information gives a survey of the existing conditions at the observing stations. Current information may be divided into two categories, viz.:

1. Information necessary for the preparation of synoptic charts.

2. Information necessary for the working of airways.

c) Forecasts (1) which are statements of the meteorological conditions anticipated during a period of time or for an epoch of time subsequent to the time of their issue. There are two kinds of forecasts of importance for air navigation, viz.:

1. General forecasts relating to an extensive area and usually for a period of 24 to 36 hours.

2. Detailed short period forecasts relating to airways.

SECTION II.

Exchange of information.

A. Climatological information.

1. The fundamental information as regards pressure, temperature, wind and weather, is furnished by the published monthly and annual summaries issued [illegible] as far as possible in the form recom*mended by the International Meteorological Committee.*

2. The following summaries, of great importance for aerial navigation, should be prepared for each month of the year by each Contracting State, from the observations made at a selection of meteorological stations. These summaries will show:

a) The frequency of occurrence at each station of the different degrees of horizontal visibility for at least three different times a day, one in the morning, one near midday and one in the late afternoon.

b) The frequency of occurrence at each station of the different heights of base of cloud for the same times as those selected for visibility.

c) The frequency of occurrence at each station of winds of different directions and speeds at the surface and at heights of 500, 1,000, 2,000 and 3,000 metres.

These summaries should be prepared in the forms and for the heights and limits shown in Appendix G1 and should

1) Forecasts are required for the guidance of aviation companies and for the pilots and navigators.

fia o telefonia, con o senza filo, e sulle osservazioni fatte nella stazione medesima. Queste informazioni forniscono un accenno delle condizioni esistenti nelle stazioni di osservazione. Vi sono due specie di informazioni correnti:

1. Le informazioni necessarie alla elaborazione delle carte sinottiche.

2. Le informazioni necessarie al funzionamento delle linee aeree.

c) Previsioni (1), cioè descrizioni atte a far conoscere le condizioni meteorologiche probabili per un certo lasso di tempo, o per un'ora determinata. Vi sono due specie di previsioni che hanno importanza per la navigazione aerea:

1. Previsioni generali riferentisi ad una regione estesa ed abitualmente per un periodo da 24 a 36 ore.

2. Previsioni particolareggiate a più corta scadenza per la rotta aerea.

SEZIONE II.

Trasmissione delle informazioni.

A. Informazioni climatologiche.

1. Le informazioni di base riguardanti la pressione, la temperatura, il vento ed il tempo, sono fornite da riassunti mensili ed annuali pubblicati dai vari servizi nella forma raccomandata dal Comitato *Meteorologico Internazionale.*

2. Inoltre verranno preparati, a cura di ogni Stato contraente, avvalendosi delle osservazioni fatte in alcune stazioni meteorologiche specialmente prescelte, e per ogni mese dell'anno, i riascunti che seguono e che hanno una grande importanza per la navigazione aerea. Detti riassunti indicheranno:

a) La frequenza ad ogni stazione dei differenti gradi di visibilità orizzontale, almeno tre volte al giorno: al mattino, verso mezzogiorno ed alla fine del pomeriggio.

b) La frequenza ad ogni stazione delle differenti altezze della base delle nubi, agli stessi istanti prescelti per la visibilità.

c) La frequenza ad ogni stazione dei venti di differenti direzioni e di differenti velocità, al suolo ed a delle altezze di 500, 1000, 2000 e 3000 metri.

Questri riassunti saranno preparati nelle forme e per le altezze ed i limiti indicati nell'appendice G1, e saranno

1) Le previsioni sono utili alle compagnie di navigazione aerea ed ai piloti e ufficiali di rotta.

échangés par l'intermédiaire de la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

Il importe surtout d'établir ces résumés dans les pays où aucune ligne n'a encore été établie, de façon que des renseignements climatologiques concis puissent être obtenus pour l'établissement des lignes aériennes au-dessus de ces pays dès que le besoin s'en fera sentir.

3. En outre, il est recommandé à chaque Etat contractant de publier un ,,guide'', conçu dans un esprit essentiellement pratique, à l'usage des navigateurs aériens, présentant sous une forme très accessible une synthèse des renseignements d'ordre climatologique utiles pour la navigation aérienne. Le guide comporterait également un ,,indicateur'' donnant la liste de tous les renseignements climatologiques qui sont tenus à la disposition des navigateurs aériens, aux différentes heures, dans les différents pays.

B. Renseignements courants.

1. Les observations auront lieu aux heures fixées par accord international et leur centralisation sera faite dans les centres régionaux ou nationaux. Les messages à échanger en vue de la préparation des cartes synoptiques devront être transmis par télégraphie sans fil aux [illegible] Les messages devant servir à des lignes *aériennes déterminées seront transmis par télégraphie sans fil aux heures fixées par accord entre les services nationaux intéressés. Les émissions devront être faites de telle sorte que les messages* puissent servir au personnel de l'aviation et des services météorologiques, avec le moins de retards, de doubles emplois ou de chevauchements.

2. Les messages devront, autant que possible, être rédigés dans la forme et suivant les Codes spécifiés par le Comité Météorologique International. Les Codes recommandés actuellement figurent à l'Appendice G2. La forme et les Codes indiquent la nature des renseignements à fournir.

3. Les renseignements courants transmis à titre spécial aux aéronefs en vol devront être fournis soit en clair, soit suivant le Code abrégé qui figure à l'Appendice G3. Si des renseignements par Code sont demandés par un météorologiste ou un navigateur à bord d'un aéronef, ils devront, autant que possible, être fournis suivant l'un des Codes de l'Appendice G2.

4. La publication des renseignements courants sur les aérodromes fait l'objet de la Section III ci-après.

C. Prévisions.

Le Code pour l'échange international des prévisions à courte échéance sur une

be exchanged through the International Commission for Air Navigation.

It is particularly important that these summaries should be prepared in those countries where no airway has yet been established, in order that concise climatological information may be available for the establishment of airways over these countries as the need for them arises.

3. Further, each Contracting State is recommended to publish a ,,guide'' conceived on lines which are essentially practical for use by airmen, presenting in a very convenient form a synthesis of climatological information useful for air navigation. The guide should also contain a table giving a list of meteorological information at the disposal of airmen at different times in the different countries.

B. Current information.

1. The observations should be made at hours fixed by international agreement and should be collected at regional or national centres. The reports to be exchanged in connection with the preparation of synoptic charts should be [illegible] reports for use on airways should be *issued by wireless telegraphy at times fixed mutually by the States concerned. The issues should be made in such a way that the reports may be available to the personnel of the aviation and* meteorological services with the least possible delay, duplication or interference.

2. The reports should be drawn up, as far as possible, in the form and according to the codes specified by the International Meteorological Committee. The codes recommended at present are given in Appendix G2. The form and codes indicate the nature of the information required.

3. Current information specially supplied to aircraft in flight should be either in clear or in the abbreviated code given in Appendix G3. If coded information is required by a meteorologist or a navigator on board an aircraft, it should be furnished, as far as possible, in one of the codes of Appendix G2.

4. The exhibition of current information at aerodromes is dealt with in Section III below.

C. Forecasts.

The code for international exchange of short period forecasts on an airway, and

inoltrati pel tramite della Commissione Internazionale di Navigazione Aerea.

Interessa sopratutto di stabilire questi riassunti nei paesi nei quali non è stata finora istituita alcuna linea aerea, di guisa che si possano ottenere delle informazioni climatologiche concise, utilizzabili per l'impianto di linee aeree al disopra di questi paesi, appena che la necessità se ne faccia sentire.

3. Inoltre, si raccomanda ad ogni Stato contraente di pubblicare una ,,Guida'' concepita con spirito essenzialmente pratico, ad uso dei navigatori aerei, presentante, sotto una forma assai accessibile, una sintesi delle informazioni di ordine climatologico, utili per la navigazione aerea. La guida dovrebbe contenere anche un ,,indicatore'' fornente la lista di tutte le informazioni climatologiche che sono messe a diposizione dei navigatori aerei, alle diverse ore, nei vari paesi.

B. Informazioni correnti.

1. Le osservazioni avranno luogo alle ore fissate mediante accordi internazionali, ed il loro accentramento sarà fatto nei centri regionali o nazionali. I bollettini da inoltrare in vista della preparazione delle carte sinottiche, dovranno [illegible] ai servizi nazionali interessati. I bollettini *che dovranno servire a delle linee aeree determinate saranno trasmessi mediante radiotelegrafia alle ore stabilite da accordi internazionali. Le emissioni dovranno essere eseguite in modo* tale che i bollettini possano servire al personale dell'aviazione ed ai servizi meteorologici, col minimo di ritardo, di doppio impiego o di sovrapposizione.

2. I bollettini dovranno, per quanto è possibile, essere redatti nella forma e secondo i cifrari specificati dal Comitato Meteorologico Internazionale. I cifrari raccomandati attualmente figurano nell' appendice G2. La forma ed i cifrari indicano la natura delle informazioni da fornire.

3. Le informazioni correnti, trasmesse a titolo speciale alle aeronavi in volo dovranno essere fornite sia in chiaro, sia secondo il Cifrario abbreviato che figura nell'Appendice G3. Se un'informazione cifrata viene domandata da un meteorologista od un navigatore a bordo di un aeromobile, essa dovrà, per quanto è possibile, essere fornita secondo uno dei cifrari dell'appendice G2.

4. L'esposizione delle informazioni correnti negli aerodromi forma oggetto della Sezione III che segue.

C. Previsioni.

Il cifrario per lo scambio internazionale delle previsioni a breve scadenza su di

voie aérienne et les règles pour leur utilisation seront fixés ultérieurement. La période couverte par ces prévisions dépendra de la longueur des vols à effectuer et de la précision avec laquelle les services météorologiques pourront prévoir le temps.

SECTION III.

Publication sur les aérodromes des renseignements courants.

La publication des renseignements courants sera faite de trois manières:

1. Une carte synoptique montrant la distribution météorologique générale sur une zone étendue lors des derniers messages généraux (Appendice G4).

2. Une ou plusieurs cartes schématiques, couvrant la zone s'étendant jusqu'aux aérodromes à atteindre sans escale, seront affichées. Ces cartes donneront la visibilité, les nuages, l'état du temps, le vent au sol et en altitude. Les renseignements y seront indiqués au moyen de signes appropriés (Appendice G5).

3. Renseignements courants en clair figurant sur des tableaux conformes au modèle donné dans l'Appendice G6. (La connaissance du vent aux différentes al-

the arrangements for their utilisation, will be determined hereafter. The period covered by such forecasts will depend upon the length of the flights to be made and upon the precision with which the meteorological services can foretell the weather.

SECTION III.

Exhibition of current information at aerodromes.

The exhibition of current information will be effected in three ways:

1. A synoptic chart showing the general meteorological distribution over a wide area for the last epoch of general reports (Appendix G4).

2. One or more skeleton maps covering the area to the aerodromes to which flights are made without landing. The maps should give the visibility, clouds, weather, wind on the ground and upper wind. The information should be shown by suitable symbols (Appendix G5).

3. Current reports in clear and in tabular form according to the scheme shown in Appendix G6. (A knowledge of the wind at different heights is of

una rotta aerea e le regole per la loro utilizzazione, verranno determinati ulteriormente. Il periodo coperto da queste previsioni dipenderà dalla lunghezza del voli da effettuare e dalla precisione con la quale i servizi meteorologici potranno prevedere il tempo.

SEZIONE III.

Esposizione negli aerodromi delle informazioni correnti.

L'esposizione delle informazioni correnti sarà fatta in tre modi:

1. Una carta sinottica mostrante la distribuzione meteorologica generale su di una zona estesa, in corrispondenza delle ultime emissioni generali (appendice G4).

2. Affissione di una o più carte schematiche, coprenti la zona che si estende fino agli aerodromi da raggiungersi senza scalo. Queste carte forniranno la visibilità, le nubi, lo stato del tempo, il vento al suolo e quello superiore. Le informazioni vi saranno indicate per mezzo di segni appropriati (Appendice G5).

3. Informazioni correnti in chiaro, figuranti su quadro, conforme al modello dato dall'Appendice G6. (La conoscenza del vento alle differenti quote, è, per il

---

Organisation météorologique des voies aériennes internationales.

1. En vue de donner des renseignements précis sur le temps du moment, des postes météorologiques de renseignements devront être établis le long et dans le voisinage d'une voie aérienne et spécialement dans les endroits qui présentent des conditions particulières de visibilité et de formations nuageuses à basses altitudes.

Lorsqu'une voie aérienne établie audessus du territoire d'un Etat contractant passe à proximité d'un autre Etat contractant, sans le survoler, ce dernier devra, dans la mesure du possible, coopérer à la protection de cette voie par la fourniture de renseignements météorologiques spéciaux concernant la région s'étendant, en principe, à une distance de la ligne estimée aux trois quarts du chemin parcouru normalement sans escale sur cette partie de la route aérienne.

2. Les échanges de renseignements devront être faits promptement, aussi fréquemment qu'il est nécessaire, étant donné le climat de la route considérée, et, autant que possible, en utilisant les Codes indiqués aux Appendices. Les échanges internationaux seront normalement effectués par télégraphie sans fil,

Meteorological organisation on international airways.

1. In order to give adequate information of existing weather, meteorological reporting stations should be established along and in proximity to an airway and particularly at places having special conditions of visibility and low cloud.

When an airway over a Contracting State passes close to another Contracting State without crossing it, the latter State shall co-operate, as far as possible, in the protection of such airway by furnishing special meteorological information relating to the region extending in principle to a distance from the airway equal to three quarters of the distance normally flown without landing, on the portion in question of the airway.

2. Exchange of information should be made promptly and as frequently as necessary having regard to the climate of the airway concerned and, as far as possible, in the codes indicated in the Appendices. International exchange will normally be effected by wireless telegraphy, though the national centra-

Organizzazione meteorologica delle rotte aeree internazionali.

1. Allo scopo di fornire informazioni precise sul tempo in atto, si dovranno istituire delle stazioni meteorologiche d'informazione lungo e nella vicinanza di una rotta aerea, e specialmente nei punti che presentano delle condizioni particolari di visibilità e delle formazioni nuvolose a bassa quota.

Allorchè una rotta aerea, stabilita al di sopra del territorio di uno Stato contraente, passa in prossimità di un altro Stato contraente, senza sorvolarlo, quest' ultimo dovrà, nel limite del possibile, cooperare alla protezione di questa rotta, col fornire informazioni meteorologiche speciali concernenti la regione che si estende, di massima, ad una distanza dalla linea stimata ai tre quarti del cammino, percorso normalmente senza scalo su questra parte della rotta.

2. L'inoltro delle informazioni dovrà essere fatto prontamente, e con la frequenza che sarà resa necessaria dato il clima della rotta considerata e, per quanto è possibile, utilizzando i Cifrari indicati nelle Appendici. Gli scambi internazionali verranno normalmente effettuati mediante radiotelegrafia, sebbene l'ac-

bien que la centralisation nationale des renseignements puisse se faire par télégraphie ou téléphonie, avec ou sans fil, ou par une combinaison de ces méthodes.

3. Des météorologistes devront être attachés à des aérodromes raisonnablement espacés le long des routes aériennes, pour fournir en clair au personnel aéronautique les renseignements courants et les prévisions du temps le long de la route aérienne jusqu'aux prochains aérodromes de la même catégorie.

4. En vue de faciliter au personnel aéronautique la consultation des renseignements météorologiques, la publication en clair des renseignements devra être faite d'une manière uniforme, en se conformant aux indications contenues dans les Appendices G4, G5 et G6.

5. Les renseignements courants les plus importants pour l'aviation sur une route aérienne internationale sont les renseignements relatifs à l'état du temps (présent et passé) à la visibilité, aux nuages et à leur altitude, au vent (au sol et en altitude).

6. Des messages sur les phénomènes violents et brusques qui menacent la sécurité de la navigation aérienne, tels que les orages, les grains, les brouillards et des messages sur les améliorations du temps, lorsque celui-ci aura auparavant [illegible] *aux aéronefs en vol; ces messages devront être fournis, non seulement par les postes situés sur une route aérienne, mais aussi par les postes qui la couvrent à une distance égale, en principe, aux trois quarts du chemin parcouru normalement sans escale. La transmission aux aérodromes se fera, autant que possible, suivant le Code figurant à l'Appendice G7. La transmission aux aéronefs se fera en clair.*

7. Des dispositions seront prises pour établir, là où cela sera nécessaire, des signaux au sol pour indiquer les conditions météorologiques existant en d'autres points de la voie aérienne. On utilisera le Code de l'Appendice G8 et, autant que possible, le système de panneaux prévu dans cet Appendice.

8. Les stations situées sur les montagnes ou dans leur voisinage, devront faire des observations spéciales de nébulosité et de visibilité. Ces observations seront transmises immédiatement après les groupes mentionnés à l'Appendice G2 en un groupe de chiffres précédé du mot de Code ,,Mont''. Elles contiendront tous renseignements concernant la nébulosité sur les montagnes ou dans leur voisinage, ainsi que la nébulosité ou le brouillard au-dessous du poste d'observation. Elles indiqueront également les changements observés dans la nébulosité au cours de

lisation of reports may be made by wireless, or ordinary, telegraphy or telephony or by a combination of these methods.

3. Meteorologists should be stationed at aerodromes at reasonable intervals along an airway to supply in clear to the aviation personnel current information and forecasts of conditions along the airway to the next aerodromes of the same class.

4. To assist the aviation personnel in the ready interpretation of the reports, provision should be made for the exhibition of the information in clear in a uniform manner in accordance with the provisions of Appendices G4, G5, G6.

5. The most important current information for aviation on an international airway is information relative to the state of the weather (past and present) the visibility, the cloud and its height, and the wind at the surface and at different heights.

6. Reports of violent and sudden phenomena which threaten the safety of air navigation, such as thunderstorms, squalls, fogs, and reports of improvements of weather when the conditions have been such as to threaten the safety [illegible] *reports should be made not only from stations situated along an airway, but also from stations covering it at a distance equal in principle to three quarters of the distance normally flown without landing. The transmission to aerodromes will be effected as far as possible in the Code which appears in Appendix G7. The transmission to aircraft will be made in clear.*

7. Arrangements should also be made for the exhibition, where necessary, of ground signals to indicate the meteorological conditions existing at other places along the airway. The code of Appendix G8 and, as far as possible, the system of panels referred to in that Appendix, should be used.

8. Stations situated on or in proximity to mountains should make special observations of cloud and visibility. These observations should be transmitted immediately after the groups of Appendix G2 in a group of figures preceded by a code word ,,Mont''. They should contain information about the cloud on or near the summits of the mountains and of the cloud or fog below the station of observation. They should also indicate the changes in the cloud which have been observed during the period immediately preceding the hour of observation.

centramento nazionale delle informazioni si possa fare mediante telegrafia o telefonia, con o senza filo, o mediante la combinazione di questi metodi.

3. Dei meteorologisti dovranno essere dislocati nelli aeroporti razionalmente scaglionati lungo le rotte aeree, per fornire in chiaro al personale aeronautico le informazioni correnti e le previsioni del tempo lungo la rotta aerea, fino ai prossimi aerodromi della stessa categoria.

4. Nell'intento di facilitare al personale aeronautico la consultazione delle informazioni meteorologiche, la pubblicazione in chiaro delle informazioni dovrà essere fatta in modo uniforme, conformandosi alle indicazioni contenute nelle Appendici G4, G5 e G6.

5. Le informazioni correnti più importanti per l'aviazione su di una rotta aerea internazionale, sono quelle relative allo stato del tempo (presente e passato), alla visibilità, alle nubi ed alla loro altezza, al vento (al suolo ed in quota).

6. Dovranno essere immediatamente trasmessi agli aerodromi interessati ed agli aeromobili in volo, messaggi sui fenomeni violenti e bruschi che minacciano la sicurezza della navigazione aerea, quali i temporali, i groppi, le nebbie e [illegible] *Questi bollettini dovranno essere forniti non solo dalle stazioni dislocate su di una rotta aerea, ma anche dalle stazioni che la coprono ad una distanza uguale, di massima, ai tre quarti del cammino percorso normalmente senza scalo. La trasmissione agli aerodromi si farà, per quanto è possibile, secondo il Cifrario che figura nell'Appendice G7. La trasmissione agli aeromobili si farà in chiaro.*

7. Saranno presi provvedimenti per stabilire, dove se ne sentirà la necessità, dei segnali al suolo per indicare le condizioni meteorologiche esistenti in altri punti della rotta aerea. Si utilizzerà il Cifrario dell'Appendice G8 e, per quanto è possibile, il sistema di pannelli previsto in questa Appendice.

8. Le stazioni situate sulle montagne o nella loro vicinanza, dovranno fare delle osservazioni speciali di nebulosità e di visibilità. Queste osservazioni saranno trasmesse immediatamente, dopo ai gruppi menzionati sotto il numero III dell'Appendice G2, in un gruppo di cifre preceduto dalla parola di Cifrario ,,Mont''. Esse conterranno tutte le informazioni concernenti la nebulosità sulle montagne o nella loro vicinanza, come anche la nebulosità o la nebbia al di sotto del posto di osservazione. Dette stazioni indicheranno del pari i cambiamen-

la période précédant immédiatement l'heure de l'observation.

Note. — Les renseignements météorologiques fournis conformément aux stipulations de cette Annexe seront établis en unités du système C. G. S. ou dérivées.

Note. — The meteorological information furnished under the provisions of this Annex should be given in units of the C. G. S. system or derived units.

ti osservati nella nebuolosità, entro il periodo di tempo che precede immediatamente l'ora di osservazione.

Nota. — Le informazioni meteorologiche fornite in conformità delle determinazioni di questo allegato, saranno stabilite in unità del sistema C.G.S. o derivati.

APPENDICE G1

TABLEAU 1

RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS DE VISIBILITÉ HORIZONTALE

Observations faites à (13) h. T.M.G. — (Février) 192(4)
Tableau des fréquences

Station	Lat.	Long.	Altitude en mètres	NOMBRE D'OBSERVATIONS ENTRE LES LIMITES SUIVANTES:									
				Moins de 50 m.	de 50 à 200 m.	de 200 à 500 m.	de 500 à 1000 m.	de 1000 à 2000 m.	de 2000 à 4000 m.	de 4000 à 10000 m.	de 10000 à 20000 m.	de 20000 à 50000 m.	Au-dessus de 50 km.

Toutes les observations seront utilisées pour préparer le tableau ci-dessus, c'est-à-dire, pour chacune des heures choisies,

TABLEAU 2

DE LA HAUTEUR DES NUAGES BAS AU DESSUS DU NIVEAU DU SOL

Toutes les observations seront utilisées pour préparer le tableau ci-dessus, c'est-à-dire, pour chacune des heures choisies,

TABLEAU 2

RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS DE LA HAUTEUR DES NUAGES BAS AU-DESSUS DU NIVEAU DU SOL

Observations faites à (18) h. T.M.G. — (Février) 192(4)

Tableau des fréquences

Station	Lat.	Long.	Altitude en mètres	NOMBRE D'OBSERVATIONS ENTRE LES LIMITES SUIVANTES:									
				Moins de 50 m.	de 50 à 100 m.	de 100 à 200 m.	de 200 à 300 m.	de 300 à 600 m.	de 600 à 1000 m.	de 1000 à 1500 m.	de 1500 à 2000 m.	de 2000 à 2500 m.	Pas de nuages bas

Toutes les observations seront utilisées pour préparer le tableau ci-dessus, c'est-à-dire, pour chacune des heures choisies, 28 ou 29 observations pour février et 30 ou 31 pour les autres mois.

Il serait désirable de joindre un second tableau au premier — tableau dressé de la même façon, mais où l'on ne ferait intervenir que les observations correspondant à une nébulosité de nuages bas supérieure à 3/4, c'est-à-dire de 8, 9 ou 10 dixièmes.

TABLEAU 3

RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS DE VITESSE DU VENT AU SOL ET EN ALTITUDE

Tableau de fréquence des observations à ou environ (13) h. T.M.G. — (Février) 192(4)

Observations au sol (altitude de l'anémomètre ...)

Station	Latitude	Longitude	Altitude	Vitesse Km/heure	NOMBRE D'OBSERVATIONS								
					N de 337° 1/2 à 22° 1/2	NE de 22° 1/2 à 67° 1/2	E de 67° 1/2 à 112° 1/2	SE de 112° 1/2 à 157° 1/2	S de 157° 1/2 à 202° 1/2	SW de 202° 1/2 à 247° 1/2	W de 247° 1/2 à 292° 1/2	NW de 292° 1/2 à 337° 1/2	5 km à l'heure ou moins
Le Bourget	48° 56′ N	2° 23′ E	28 m.	6—25									
				26—50									
				51—75									
				> 75									
Tours	47° 24′ N	0° 42′ E	11 m.	6—25									
				26—50									
				51—75									
				> 75									
etc.													

Observations à 500 m. au-dessus du sol

Station	Latitude	Longitude	Altitude	Vitesse Km/heure	NOMBRE D'OBSERVATIONS								
					N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	5 km à l'heure ou moins
Le Bourget	48° 56′ N	2° 23′ E	28 m.	6—25 26—50 51—75 > 75									
etc.													

Observations à 1.000 m., 2.000 m. et 3.000 m. au-dessus du sol

Même forme de tableaux que pour les observations au sol et à 500 m.

Nota. — On n'utilisera, dans ces tableaux, qu'une seule observation journalière, de préférence faite vers le milieu de la journée. Toutes les observations de 500 m. seront employées pour la préparation du tableau de 500 m.; toutes les observations de 1.000 m. seront utililisées pour le tableau de 1.000 m. de même pour 2.000 m. et ainsi de suite.

APPENDIX G1

FORM 1

SUMMARY OF OBSERVATIONS OF HORIZONTAL VISIBILITY

Observations made at (13) h. G.M.T. — (February) 192(4)

Frequency table

Station	Lat.	Long.	Height metres	NUMBER OF OBSERVATIONS BETWEEN THE FOLLOWING LIMITS									
				less than 50 m.	50 to 200 m.	200 to 500 m.	500 to 1000 m.	1000 to 2000 m.	2000 to 4000 m.	4000 to 10000 m.	10000 to 20000 m.	20000 to 50000 m.	more than 50 km.

All observations should be utilised in preparing the above table, i.e., for each hour of observation selected, 28 or 29 observations in February and 30 or 31 for other months.

FORM 2

FORM 2

SUMMARY OF OBSERVATIONS OF HEIGHT OF BASE OF LOW CLOUD ABOVE GROUND LEVEL

Observations made at (18) h. G.M.T. — (February) 192(4)

Frequency table

Station	Lat.	Long.	Height metres	NUMBER OF OBSERVATIONS BETWEEN THE FOLLOWING LIMITS									
				less than 50 m.	50 to 100 m.	100 to 200 m.	200 to 300 m.	300 to 600 m.	600 to 1000 m.	1000 to 1500 m.	1500 to 2000 m.	2000 to 2500 m.	No low cloud

All observations should be utilised in preparing the above table, i.e., for each hour of observation selected, 28 or 29 observations of February, and 30 or 31 for other months.

It is desirable that arrangements should also be made for a second frequency table to be prepared, in the same form, of observations of height of low cloud for those occasions when the total amount of low cloud is greater than 3/4, i.e., is 8, 9 or 10 tenths.

FORM 3

SUMMARY OF OBSERVATIONS OF WIND (SURFACE AND UPPER)

Frequency table of observations at or near (13) h. G.M.T. — (February) 192(4)

Surface observations (anemometer height. . .)

Station	Latitude	Longitude	Height	Speed Limits K/hr	NUMBER OF OBSERVATIONS								
					N From 337 1/2° to 22 1/2°	NE From 22 1/2° to 67 1/2°	E From 67 1/2° to 112 1/2°	SE From 112 1/2° to 157 1/2°	S From 157 1/2° to 202 1/2°	SW From 202 1/2° to 247 1/2°	W From 247 1/2° to 292 1/2°	NW From 292 1/2° to 337 1/2°	5 km. per hour or less
Le Bourget	48° 56′ N	2° 23′ E	28 m.	6—25									
				26—50									
				51—75									
				> 75									
Tours	47° 24′ N	0° 42′ E	11 m.	6—25									
				26—50									
				51—75									
				> 75									
etc.													

Observations at 500 m. above surface

Observations at 500 m. above surface

Station	Latitude	Longitude	Height	Speed Limits K/hr	NUMBER OF OBSERVATIONS								
					N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	5 km. per hour or less
Le Bourget	48° 56′ N	2° 23′ E	28 m.	6—25 26—50 51—75 > 75									
etc.													

Observations at 1,000 m., 2,000 m. and 3,000 m. above surface

Same tabular forms as for surface and 500 m.

Note. — Only one observation daily should be used in these tables, preferably made about midday. All the observations for 50) metres should be used in preparing the table for 500 metres altitude; similarly all observations for 1000 m. should be used for the table for 1000 m. altitude; similarly for 2000 m., etc. . .

APPENDICE G1

TABELLA 1

RIASSUNTO DELLE OSSERVAZIONI DI VISIBILITA ORIZZONTALE

Osservazioni fatte alle ore (13) T.M.G. — (Febbraio) 192(4)

Specchio delle frequenze

Stazione	Lat.	Long.	Altitudine in metri	NUMERO DI OSSERVAZIONI FRA I LIMITI SEGUENTI									
				meno di 50 m.	da 50 a 200 m.	da 200 a 500 m.	da 500 a 1000 m.	da 1000 a 2000 m.	da 2000 a 4000 m.	da 4000 a 10000 m.	da 10000 a 20000 m.	da 20000 a 50000 m.	i Oltre i 50 km.

Tutte le osservazioni saranno utilizzate per preparare lo specchio di cui sopra, vale a dire, per ciascuna delle ore prescelte, 28 o 29 osservazioni per febbraio e 30 o 31 per gli altri mesi.

28 o 29 osservazioni per febbraio e 30 o 31 per gli altri mesi.

TABELLA 2

RIASSUNTO DELLE OSSERVAZIONI DI ALTEZZA DELLE NUBI BASSE AL DISOPRA DEL LIVELLO DEL SUOLO

Osservazioni fatte alle ore (18) T.M.G. (Febbraio) 192(4)

Specchio delle frequenze

Stazione	Lat.	Long.	Altitudine in metri	NUMERO DI OSSERVAZIONI FRA I LIMITI SEGUENTI:									
				meno di 50 m.	da 50 a 100 m.	da 100 a 200 m.	da 200 a 300 m.	da 300 a 600 m.	da 600 a 1000 m.	da 1000 a 1500 m.	da 1500 a 2000 m.	da 2000 a 2500 m.	Nessuna nube bassa

Tutte le osservazioni saranno utilizzate per preparare lo specchio di cui sopra, vale a dire, per ciascuna delle ore prescelte 28 o 29 osservazioni per febbraio e 30 o 31 per gli altri mesi.

Sarebbe desiderabile l'aggiunta a questo di un secondo specchio, distribuito nello stesso modo, ma nel quale non sarebbero comprese che osservazioni corrispondenti ad una nebulosità delle nubi basse superiore ai 3/4, cioè 8, 9 e 10 decimi.

TABELLA 3

RIASSUNTO DELLE OSSERVAZIONI DI VELOCITA DEL VENTO AL SUOLO ED IN QUOTA

Specchio delle frequenze delle osservazioni fatte alle ore (esatte od approssimative) (13) T.M.G. del (Febbraio) 192(4)

Osservazioni al suolo (altezza dell'anemometro. . .)

Stazione	Latitudine	Longitud.	Altitudine	Velocità km. p. ora	NUMERO DI OSSERVAZIONI								
					N da 337° 1/2 a 22° 1/2	NE da 22° 1/2 a 67° 1/2	E da 67° 1/2 a 112° 1/2	SE da 112° 1/2 a 157° 1/2	S da 157° 1/2 a 202° 1/2	SW da 202° 1/2 a 247° 1/2	W da 247° 1/2 a 292° 1/2	NW da 292° 1/2 a 337° 1/2	5 km. all'ora o meno
Le Bourget	48° 56′ N	2° 23′ E	28 m.	6—25									
				26—50									
				51—75									
				> 75									
Tours	47° 24′ N	0° 42′ E	11 m.	6—25									
				26—50									
				51—75									
				> 75									

Osservazioni a 500 m. al disopra del suolo

Osservazioni a 500 m. al disopra del suolo

Stazione	Latitudine	Longitud.	Altitudine	Velocità km. p. ora	*NUMERO DI OSSERVAZIONI*								
					N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	5 km. all'ora o meno
Le Bourget	48° 56′ N	2° 23′ E	28 m.	6—25									
				26—50									
				51—75									
				> 75									

Osservazioni a 1000 m., 2000 m. e 3000 m. al disopra del suolo

Tabella della stessa forma di quelle impiegate per le osservazioni al suolo ed a 500 metri.

Nota. — Non si utilizzerà per queste tabelle che una sola osservazione giornaliera, di preferenza fatta verso il mezzo della giornata. Tutte le raccolte relative ai 500 m. verranno impiegate per la preparazione della tabella di 500 m. e tutte le osservazioni di 1000 m. saranno utilizzate per la tabella di 1000 m., lo stesso per 2000 m. e così di seguito.

APPENDICE G2.

Code international pour messages météorologiques.

La Commision Internationale de Télégraphie Météorologique a adopté des Codes internationaux pour la transmission des catégories suivantes de messages:

1°. Messages des stations à terre;

2°. Messages des navires en mer;

3°. Messages horaires et autres messages fréquents pour l'aviation et dans d'autres buts spéciaux.

4°. Messages abrégés à employer pour la transmission de messages collectifs donnant un aperçu de la situation météorologique pour tout un continent, au moyen de renseignements se rapportant à un choix de stations.

Afin d'abréger la nomenclature de ces Codes, chaque élément de messages a été figuré par un symbole unifié. Dans la partie I ci-dessous, ces symboles sont donnés par ordre alphabétique avec leur signification. La partie II présente la forme symbolique des messages complets; la partie III donne la description détaillée des Codes pour chaque élément.

APPENDIX G2.

International code for meteorological messages.

The International Commission for Weather Telegraphy has adopted International Codes for the transmission of reports of the following kinds:

1. Reports from land stations.
2. Reports from ships at sea.
3. Hourly and other frequent reports for aviation and other special purposes.
4. Abbreviated reports for use in the issue of collective messages giving a synopsis of the meteorological situation over a whole continent by means of data for selected stations.

In order to abbreviate the nomenclature of the codes, each element is denoted by a standard symbol. These symbols are set out in alphabetical order, with their meanings, in No I below. In No II below the symbolic form of complete reports is given, and in No III the full specification of the scales for each element.

APPENDICE G2.

Cifrario internazionale per bollettini meteorologici.

La Commissione Internazionale di Telegrafia Meteorologica ha adottato dei Cifrari internazionali per la trasmissione delle seguenti categorie di bollettini:

1°. Bollettini delle stationi a terra.

2°. Bollettini delle navi in mare.

3°. Bollettini orari ed altri bollettini frequenti per l'aviazione e per altri scopi speciali.

4°. Bollettini abbreviati da impiegarsi per la trasmissione dei bollettini cumulativi che forniscono un accenno della situazione meteorologica per tutto un continente, per mezzo di informazioni riferentisi ad un gruppo prescelto di stazioni.

Allo scopo di abbreviare la nomenclatura di questi cifrari, ogni elemento che entri a far parte dei bollettini è stato contraddistinto mediante un simbolo unificato. Nel n. I, immediatamente sotto, questi simboli, sono elencati in ordine alfabetico con il loro significato. Il n. II presenta la forma simbolica dei bollettini complete, il n. III fornisce la descrizione delle tabelle cifranti per ogni elemento.

I. Des symboles et de leur …		I. The symbols and their meanings.		I. Dei simboli e del loro significati.	
A	= *Nature du nuage prédominant le plus bas dans le Code des nuages (Voir le Code VI ci-après).*	A	= *Form of predominating cloud lowest in the scale of cloud forms (See Code VI below).*	A	= *Natura della nube predominante la più bassa nella tabella cifrante delle nubi (vedi tabella cifrante VI nel seguito.*
a	= *Nature du nuage prédominant le plus élevé dans le Code des nuages, lorsqu'on observe plus d'une catégorie de nuages (Voir le Code VI ci-après).*	a	= *Form of predominating cloud highest in the scale of cloud forms when more than one type of cloud exists (See Code VI below).*	a	= *Natura della nube predominante la più elevata nella tabella cifrante delle nubi allorchè si osserva più di una categoria di nubi (vedi la tabella cifrante VI nel seguito).*
BBB	= Pression en millibars et dixièmes de millibar (on omettra le chiffre initial 9 ou 10 dans le télégramme) ou en millimètres et dixièmes de millimètre (on omettra le chiffre initial 7). Les valeurs se rapportant au niveau de la mer et comprenant toutes les corrections de l'erreur instrumentale, de la température et de la gravité.	BBB	= Pressure in millibars and tenths (initial 9 or 10 omitted) or millimetres and tenths (initial 7 omitted). The values refer to sea-level and include all corrections for index error, temperature and gravity.	BBB	= Pressione in millibar e decimi di millibar (si ometterà la cifra iniziale 9 o 10 nel telegramma), od in millimetri o decimi di millimetro (si ometterà la cifra iniziale 7). I valori si riferiscono al livello del mare e comprendono tutte le correzioni dell' errore istrumentale, della temperatura e della gravità.
BB	= Pression en millibars entiers ou en millimètres entiers (on omettra le chiffre initial 9, 10 ou 7). Pour les messages de pression, de température et d'humidité en altitude, BB s'exprimera en millibars entiers, le chiffre des centaines étant omis, que ce chiffre soit 9, 8, 7, 6 ou 5).	BB	= Pressure in whole millibars or whole millimetres (initial 9, 10 or 7 omitted). (For upper air reports of pressure, temperature and humidity, BB is in whole millibars with the hundreds figure omitted, whether this is, 9, 8, 7, 6 or 5).	BB	= Pressione in millibar interi od in millimetri interi (si ometterà la cifra iniziale 9, 10 oppure 7). Per i bollettini di pressione, temperatura ed umidità in altezza, BB si esprimerà in millibar interi, la cifra delle centinaia essendo omessa, se essa è costituita da 9, 8, 7, 6, o 5.

$B_1B_1B_1$ = Pression en millibars entiers à une ,,inversion de température'', dans les messages relatifs aux observations en altitude.

b = Tendance barométrique pendant les trois heures précédant l'heure de l'observation, exprimée en demi-millibars ou en demi-millimètres.

Pour les tendances 10-19, le second chiffre seul sera donné et l'on ajoutera 33 au chiffre de la direction du vent (DD).
Pour les tendances 20-29, le second chiffre seul sera donné et l'on ajoutera 67 au chiffre de la direction du vent.
Les tendances dépassant 29 seront exprimées comme 29.

C = Nature du nuage prédominant, d'après le Code des formes des nuages, lorsqu'une seule forme est observée comme par les navires en mer (Voir Code VI

couches (Voir Code VI ci-après).

C_a = *Nature du nuage bas observé au néphoscope (dans les messages pour l'aviation) (Voir Code VI ci-après).*

c = Caractéristiques de la tendance barométrique pendant la période de trois heures précédant l'heure de l'observation (Voir Code II ci-après).

D = Direction d'où vient un phénomène (rose de 0 à 8, 1 = NE; 2 = E; 3 = SE...; 8 = N; 0 = calme).

DD = Direction du vent près du sol, selon l'échelle 01-32, dans laquelle 08 = Est, 16 = Sud, etc..., 0 = calme *).

dd = Direction du vent en altitude, ou du mouvement des nuages, indiqués d'après l'échelle 01-36, c'est-à-dire les degrés à partir du Nord

$B_1B_1B_1$ = Pressure in whole millibars at an ,,inversion of temperature'' in upper air reports.

b = Amount of barometric tendency during the three hours preceding the time of observation expressed in half-millibars or half-millimetres.

For tendencies 10-19 the second figure only is reported and 33 is added to the wind direction number (DD).

For tendencies 20-29 the second figure only is reported and 67 is added to the wind direction number. Tendencies greater than 29 are reported as 29.

C = Form of predominating cloud, according to the scale of cloud forms, when only one form is reported, as from ships at sea (See Code VI below).

sent (See Code VI below).

C_a = *Form of low cloud observed by nephoscope in reports for aviation. (See Code VI below).*

c = Characteristic of barometric tendency during the period of 3 hours preceding the time of observation (See Code II below).

D = Direction from which the phenomenon arrives (rose of 0 to 8, 1 = NE; 2 = E; 3=SE... 8=N; 0=calm).

DD = Direction of the wind near the ground on the scale (01-32) in which 08 = East, 16 = South, etc. 00 = calm *).

dd = Direction of wind in the upper air, or of cloud movement, on the scale (01-36) i. e. degrees from North divided by 10 and rounded

$B_1B_1B_1$ = Pressione in millibar interi in corrispondenza di una ,,inversione di temperatura'' nei bollettini relativi alle osservazioni in altezza.

b = Tendenza barometrica durante le tre ore che precedono l'ora di osservazione, espressa in mezzi millibar od in mezzi millimetri. Per le tendenze 10—19 sarà riportata solo la seconda cifra e s'aggiungerà 33 alla cifra della direzione del vento (DD).
Per le tendenza 20—29 si riporterà solo la seconda cifra e si aggiungerà 67 alla cifra della direzione del vento.
La tendenze superanti 29 saranno cifrate come se fossero di 29.

C = Natura della nube predominante, secondo la tabella cifrante delle forme delle nubi, allorchè viene osservata una sola forma come per le navi in mare (vedi tabella cifrante VI nel seguito).

strati più elevati (vedi tabella cifrante VI nel seguito).

C_a = *Natura della nube bassa osservata al nefoscopio (nei bollettini per l'aviazione) (vedi tabella cifrante VI nel seguito).*

c = Caratteristica della tendenza barometrica durante il periodo delle tre ore che precedono l'ora di osservazione (vedi tabella cifrante II nel seguito).

D = Direzione da cui proviene un fenomeno (rosa da 0 ad 8, 1 = NE; 2 = E; 3 = SE... 8 = N; 0 = calma).

DD = Direzione del vento al suolo secondo la scala 01-32 nella quale 08 = Est; 16 = Sud, ecc... 00 = Calma *).

dd = Direzione del vento in quota o del movimento delle nubi, indicata secondo la scala 01—36, vale a dire dividendo il numero dei gradi con-

---

(*) Toutes les directions devront être indiquées par rapport au N. vrai et non par rapport au N. magnétique.

(*) All directions refer to true North and not to magnetic North.

(*) Tutte le direzioni dovranno essere indicate riferendosi al Nord vero e non al Nord magnetico.

étant divisés par 10 et arrondis au chiffre le plus proche (00 = calme). On ajoute 50 à ce chiffre, lorsque la vitesse est supérieure à 99 unités (Voir vv ci-après) *).

d = Direction d'où vient la houle, selon l'échelle 0-8 dans laquelle 2 = Est, 4 = Sud, etc..., 0 = pas de houle *).

d_s = Direction du mouvement du navire, selon l'échelle 0-8 dans laquelle 2 = vers l'Est, 4 = vers le Sud, etc... *).

EE = Epaisseur en centimètres entiers de la couche tombée pendant une chute de neige.

E'E' = Epaisseur en centimètres entiers de la couche tombée pendant une chute de neige et de la couche existant auparavant.

F = Force du vent d'après l'échelle de Beaufort. (Les forces supérieures à 9 seront indiquées comme 9 dans les télégrammes, la force exacte étant donnée en clair à la [illegible] la force 11 par *,,Tempête onze'', la force 12 par ,,Tempête douze''. Toutefois les navires en mer se serviront des mots ,,Tempête dix'', ,,Tempête onze'', ,,Ouragan douze'').*

F_m = Force maxima du vent selon l'échelle de Beaufort avec les modifications suivantes: 0 = force 10; 1 = force 11; 2 = force 12; 3 = force 0 à 3; 4 = force 4; 5 = force 5, etc...

F_1 = Vitesse approximative des nuages bas (Voir Code XIV ci-après).

GG (gg) = Heure et minutes de l'observation en temps moyen de Greenwich (01 = 1 heure du matin, 12 = midi, 13 = 1 heure de l'après-midi, 24 = minuit).

H = Humidité relative de l'air (Voir Code V ci-après).

off to the nearest whole number (00 = calm). 50 added if speed greater than 99 units (See explanation of vv below). *)

d = Direction from which swell comes on scale (0-8), in which 2=East, 4=South, etc., 0 = no swell *).

d_s = Direction of movement of ship on scale 0-8, in which 2 = Eastwards, 4 = Southwards, etc. *)

EE = Depth in whole centimetres of the layer fallen during a fall of snow.

E'E' = Total depth in whole centimetres of the layer fallen during a fall of snow and the layer already existing.

F = Force of the wind on the Beaufort scale. (Forces above 9 are reported as 9 in telegrams, with the actual force in a word at the end, e. g., force 10 is reported at the [illegible] *Ships at sea, however, report ,,gale ten'', ,,storm eleven'', ,,hurricane twelve'').*

F_m = Maximum force of wind on the Beaufort scale with the following modifications: 0 = force 10; 1 = force 11; 2 = force 12; 3 = force 0 to 3; 4 = force 4; 5 = force 5, etc...

F_1 = Approximate speed of low cloud (See Code XIV below).

GG (gg) = Greenwich Time (hour and minute) of observation (01 = 1 a.m., 12 = noon, 13 = 1 p.m., 24 = midnight).

H = Relative humidity of the air (See Code V below).

tati a partire dal Nord per 10 ed arrotondando il quoziente alla cifra più prossima (00 = calma).

Si aggiungerà 50 a questa cifra allorchè la velocità risulta superiore a 99 unità (vedi vv nel seguito) *).

d = Direzione dalla quale proviene il moto ondoso, secondo la scala 0—8 nella quale 2 = Est, 4 = Sud ecc... 0 = nessun moto ondoso *).

d_s = Direzione del movimento della nave secondo la scala 0—8, nella quale 2 = verso Est, 4 = verso Sud ecc... *).

EE = Spessore in centimetri interi dello strato caduto durante una precipitazione di neve.

E'E' = Spessore complessivo, in centimetri interi dello strato caduto durante una precipitazione di neve e dello strato esistente in precedenza.

F = Forza del vento secondo la scala di Beaufort. (Le forze superiori a 9 saranno indicate come 9 nei telegrammi, la forza esatta essendo data in chiaro alla fine: la forza [illegible] *forza 11 con ,,Tempesta undici'', la forza 12 con ,,Tempesta dodici''. Tuttavia le navi in mare si serviranno delle parole ,,Tempesta dieci'' ,,Tempesta undici'' ,,Uragano dodici'').*

F_m = Forza massima del vento secondo la scala di Beaufort colle modificazioni seguenti: 0 = forza 10; 1 = forza 11; 2 = forza 12; 3 = forza 0 a 3; 4 = forza 4; 5 = forza 5; ecc...

F_1 = Velocità approssimativa delle nubi basse (vedi tabella cifrante XIV nel seguito).

GG(gg) = Ora e minuti dell'osservazione in tempo medio di Greenwich (01 = 1 ora del mattino; 12 = mezzogiorno; 13 = 1 ora del pomeriggio; 24 = mezzanotte).

H = Umidità relativa dell'aria (vedi tabella cifrante V nel seguito).

(*) Toutes les directions devront être indiquées par rapport au N. vrai et non par rapport au N. magnétique.

(*) All directions refer to true North and not to magnetic North.

(*) Tutte le direzioni dovranno essere indicate riferendosi al Nord vero e non al Nord magnetico.

h	= Hauteur de la base du nuage le plus bas (Voir Code VII ci-après).	h	= Height of base of lowest cloud present (See Code VII below).	h	= Altezza della base della nube più bassa presente (vedi tabella cifrante VII nel seguito).
hhh	= Distance exprimée en mètres.	hhh	= Distance expressed in metres.	hhh	= Distanza espressa in metri.
H_1	= Altitudes auxquelles se rapportent les observations de température et d'humidité des couches supérieures, (aucun chiffre conventionnel ne sera télégraphié) (Voir Code XII ci-après).	H_1	= Heights at which upper air temperature and humidity are reported (no code figures telegraphed) (See Code XII below).	H_1	= Altezze alla quali si riferiscono le osservazioni di temperatura e di umidità degli strati superiori (non si includerà nel telegramma alcuna cifra convenzionale) (vedi tabella cifrante XII nel seguito).
h_1	= Altitude à laquelle se rapportent les observations du vent (Voir Code XI ci-après).	h_1	= Height at which upper wind is reported (See Code XI below).	h_1	= Altezza alla quale si riferiscono le osservazioni del vento in alto (vedi tabella cifrante XI nel seguito).
I_nI_n	= Chiffres indicatifs de la station.	I_nI_n	= Index number of station.	I_nI_n	= Indicativo della stazione (in cifre).
K	= Caractéristique de la houle au large (Voir Code IX (*a*) ci-après).	K	= The characteristic of the swell in the open sea (See Code IX (*a*) below).	K	= Caratteristica del moto ondoso al largo (vedi tabella cifrante IX (a) nel seguito).
K'	= Valeur et caractéristique de la tendance barométrique exprimées par un seul chiffre (Voir Code II (*a*) ci-après).	K'	= Amount and characteristic of barometric tendency expressed by a single figure (See Code II (*a*) below).	K'	= Valore e caratteristica della tendenza barometrica espressa mediante una sola cifra (vedi tabella cifrante II (a)
	[illegible] *(échelle 0 à 10) de nuages A et de tous les nuages de la même couche que A (les nuages étant distribués en trois couches: basse, moyenne et élevée) dans le cas où ,,a'' se rapportera à une couche différente.*		[illegible] *covered by cloud form A and all forms of the same layer (i. e., low, medium or high) as A, if ,,a'' refers to a different layer.*		[illegible] *coperto (scala 0 a 10) dalle nubi A e da tutte le nubi dello stesso strato di A, (le nubi essendo distribuite in tre strati: basse, medie ed alte) nel caso in cui la nube ,,a'' si riferisca ad uno strato differente.*
LLL	= Latitude en degrés et dixièmes, les dixièmes étant obtenus en divisant le nombre de minutes par 6, sans tenir compte du reste.	LLL	= Latitude in degrees and tenths, the tenths being obtained by dividing the number of minutes by 6 and neglecting the remainder.	LLL	= Latitudine in gradi e decimi, i decimi essendo ottenuti dividendo il numero dei minuti per 6 senza tener conto del resto.
lll	= Longitude en degrés et dixièmes, les dixièmes étant obtenus comme pour la latitude de LLL.	lll	= Longitude in degrees and tenths, the tenths being obtained as for latitude LLL.	lll	= Longitudine in gradi e decimi, i decimi essendo ottenuti come per la latitudine di LLL.
MM	= Température maxima pendant une période de 11 heures se terminant à 18 h. T.M.G. (ou à l'une des heures 1 h., 7 h., 13 h., 18 h. T.M.G. suivant midi, heure locale, de 4 heures au moins).	MM	= Maximum temperature in the interval of 11 hours ending at 18 h. G. M. T. (or at one of the hours 1 h., 7 h., 13 h., 18 h. G. M. T. following not less than 4 hours after noon, local time).	MM	= Temperatura massima durante un periodo di 11 ore, terminante alle ore 18 di Greenwich (o ad una delle ore 1, 7, 13 e 18 di Greenwich che sequa il mezzogiorno, di ora locale, per lo meno di 4 ore).

(*) Le chiffre 0 n'est employé à la place de L et de N que lorsque le ciel est totalement dégagé de nuages. Le chiffre 10 n'est employé à la place de N que lorsque le ciel est complètement couvert et à la place de L que lorsque le ciel est complètement couvert de nuages du type A.

(*) The figure 0 is only used for L and N when the sky is quite free from cloud. The figure 10 is only used for N when the sky is entirely overcast and for L when the sky is entirely overcast with cloud of type A.

(*) La cifra 0 non viene impiegata al posto di L e di N che quando il cielo è completamente sgombro di nubi. La cifra 10 è impiegata al posto di N solo quando il cielo è completamente coperto ed al posto di L quando il cielo completamente coperto da nubi dalla forma A.

mm = Température minima pendant une période de 13 heures se terminant à 7 heures T.M.G. (ou à l'heure qui suit de 11, 12 ou 13 heures le moment où la température maxima aura été signalée).

N* = Etendue totale du ciel couverte de nuages (échelle 0—10).

P = Jour de la semaine: 1 = Dimanche, 2 = Lundi, 3 = Mardi, 4 = Mercredi, 5 = Jeudi, 6 = Vendredi, 7 = Samedi. Le jour se rapportera au T.M.G. et non à l'heure locale, par exemple: ,,Dimanche'' signifiera la période s'étendant entre 0 et 24 heures, le Dimanche, à Greenwich.

Q = Quartier du globe où se trouve le navire (Voir Code XIII ci-après)

RR = Pluie (à 7 heures du matin pour les 13 heures précédentes et à 6 heures du soir pour les 11 heures précé-

R = Hauteur de la pluie pour les 24 heures précédentes (Voir Code VIII (a) ci-après).

r = Heure du commencement de la précipitation (Voir Code X ci-après).

S = Etat de la mer et de la houle (Stations côtières) (Voir Code IX ci-après).

TT = Température de l'air en degrés entiers centigrades (ou Fahrenheit) (On ajoutera 50 aux valeurs négatives).

tt = Température de la mer (en surface) en degrés entiers.

TTT = Température de l'air en degrés et dixièmes de degrés centigrades (ou Fahrenheit) (On ajoutera 500 aux valeurs négatives).

ttt = Température de la mer (en surface) en degrés et dixièmes de degrés.

(*) Le chiffre 0 n'est employé à la place de L et de N que lorsque le ciel est totalement dégagé de nuages. Le chiffre 10 n'est employé à la place de N que lorsque le ciel est complètement couvert et à la place de L que lorsque le ciel est complètement couvert de nuages du type A.

mm = Minimum temperature in the interval of 13 hours ending at 7 h. G. M. T., (or at the hour 11, 12, or 13 hours after the time of reporting the maximum temperature).

N* = Total amount of sky covered with cloud (scale 0-10).

P = Day of the week, 1 = Sunday, 2 = Monday, 3 = Tuesday, 4 = Wednesday, 5 = Thursday, 6 = Friday, 7 = Saturday. The day refers to G. M. T. and not to local time, e. g., Sunday means the period from 0 h. to 24 h. on Sunday at Greenwich.

Q = Quarter of globe in which ship is situated (See Code XIII below).

RR = Rainfall (at 7 a. m. for preceding 13 hours and at 6 p. m. for preceding 11 hours (See Code VIII below).

R = Amount of rainfall for the preceding 24 hours (See Code VIII (a) below).

r = Time of commencement of precipitation (See Code X below).

S = State of the sea and swell (coast stations) (See Code IX below).

TT = Temperature of the air in whole degrees Centigrade (or Fahrenheit) (50 added to negative values).

tt = Temperature of the sea (surface water) in whole degrees.

TTT = Temperature of air in degrees and tenths Centigrade (or Fahrenheit). (500 added to negative values).

ttt = Temperature of the sea (surface water) in degrees and tenths.

(*) The figure 0 is only used for L and N when the sky is quite free from cloud. The figure 10 is only used for N when the sky is entirely overcast and for L when the sky is entirely overcast with cloud of type A.

mm = Temperatura minima durante un periodo di 13 ore, terminante alle 7 di Greenwich (od all'ora che segue di 13 ore il momento in cui sarà stata segnalata la temperatura massima).

N* = Estensione totale del cielo coperto da nubi (scala 0—10).

P = Giorno della settimana, 1 = domenica, 2 = lunedi, 3 = martedi, 4 = mercoledi, 5 = giovedi, 6 = venerdi, 7 = sabato. Il giorno si riferirà al tempo medio di Greenwich e non all'ora locale. Per esempio ,,domenica'' significherà il periodo che si estende, in Greenwich alla domenica, tra le ore 0 e 24.

Q = Quadrante del globo in cui si trova la nave (vedi tabella cifrante XIII nel seguito).

RR = Pioggia (alle 7 del mattino per le 13 ore precedenti ed alle 6 della sera per le 11 ore precedente) (vedi tabella

R = Altezza della pioggia per le 24 ore precedenti (vedi tabella cifrante VIII (a) nel seguito).

r = Ora d'inizio della precipitazione (vedi tabella cifrante X nel seguito).

S = Stato del mare e del moto ondoso (stazioni costiere) (vedi tabella cifrante IX nel seguito).

TT = Temperatura dell'aria in gradi centigradi (o Fahrenheit) interi. (Si aggiungerà 50 ai valori negativi.)

tt = Temperatura del mare (in supericie) in gradi interi.

TTT = Temperatura dell'aria in gradi e decimi di gradi centigradi (o Fahrenheit). (Si aggiungerà 500 ai valori negativi.)

ttt = Temperatura del mare (in superficie) in gradi e decimi di grado.

(*) La cifra 0 non viene impiegata al posto di L e di N che quando il cielo è completamente sgombro di nubi. La cifra 10 è impiegata al posto di N solo quando il cielo è completamente coperto ed al posto di L quando il cielo completamente coperto da nubi dalla forma A.

t_1t_1	= Augmentation de la température dans une ,,inversion'', en degrés entiers.	t_1t_1	= Increase in temperature at an ,,inversion'' in whole degrees.	t_1t_1	= Aumento della temperatura in una ,,inversione'' in gradi interi.
V	= Visibilité horizontale ou distance à laquelle on peut voir les objets en plein jour (ou à laquelle on peut apercevoir des feux la nuit) (Voir Code IV ci-après).	V	= Horizontal visibility or distance at which objects can be seen in daylight (or at which lights can be seen at nights) (See Code IV below).	V	= Visibilità orizzontale o distanza alla quale è possibile vedere gli oggetti in pieno giorno (od alla quale si possono scorgere dei fuochi nella notte) (vedi tabella cifrante IV nel seguito).
v	= Visibilité horizontale de navires en mer (Voir Code IV ci-après).	v	= Horizontal visibility at sea from ships at sea (See Code IV below).	v	= Visibilità orizzontale dalle navi in mare (vedi tabella cifrante IV nel seguito).
V_s	= Visibilité horizontale vers la mer (de stations côtières) (Voir Code IV ci-après).	V_s	= Horizontal visibility towards the sea (from coast stations) (See Code IV below).	V_s	= Visibilità orizzontale verso il mare (nelle stazioni costiere) (vedi tabella cifrante IV nel seguito).
VV	= Vitesse relative des nuages déterminée au néphoscope et telle que la vitesse réelle du nuage sera donnée en kilomètres-heure par l'équation $vv = \frac{h}{1000} \times VV$ si la hauteur du nuage ,,h'' est exprimée en mètres. Cette unité est le ,,radian par heure''.	VV	= The relative speed of clouds as determined by nephoscope and such that the actual speed of the cloud will be given in kilometres per hour by the equation $vv = \frac{h}{1000} \times VV$ if ,,h'', the height of the cloud, is expressed in metres. This unit is the ,,radian per hour''.	VV	= Velocità relativa delle nubi determinata al nefoscopio e tale da fornire la velocità reale della nube in chilometri all'ora mediante l'equazione: $vv = \frac{h}{1000} \times VV$ se l'altezza ,,h'' della nube è espressa in metri. Questa unità è il ,,radiante per ora''.
vv	= Vitesse du vent en altitude en kilomètres à l'heure (on *donnera seulement les deux derniers chiffres et l'on ajoutera 50 aux chiffres indiquant la direction du vent dd).*	vv	= The speed of the wind in the upper air in kilometres per [illegible] *the last two figures only are used and 50 is added to the number indicating wind direction dd).*	vv	= Velocità del vento in quota espressa in chilometri all'ora [illegible] *no solamente le due ultime cifre e si aggiungerà 50 alle cifre che indicano la direzione del vento dd.*
W	= *Temps pendant la période précédant l'observation.* Cette période sera de 5, 6 ou 7 heures pour les observations de 01.00, 07.00, 13.00, et 18.00 T.M.G. et de 3 heures pour les observations de 04.00, 10.00 et 16.00 T.M.G. (Voir Code III ci-après).	W	= *The weather in the interval* preceding the time of observation. This interval is 5, 6 or 7 hours for reports at 01.00, 07.00, 13.00 and 18.00 G. M. T., and 3 hours for reports at 04.00, 10.00 and 16.00 G.M.T. (See Code III below).	W	= Stato del tempo durante il periodo precedente all'osservazione. Questo periodo sarà di 5, 6 o 7 ore per le osservazioni delle 01.00, 07.00, 13.00 e 18.00 (tempo medio di Greenwich) e di 3 ore per le osservazioni delle 04.00, 10.00, e 16.00 (tempo medio di Greenwich) (vedi tabella cifrante III nel seguito).
ww	= Temps au moment de l'observation avec lequel on combinera, autant que possible, les caractéristiques générales du temps (Voir Code I ci-après).	ww	= The actual weather at the time of observation with which is combined, whenever possible, the general character of the weather (See Code I below).	ww	= Stato del tempo al momento dell'osservazione, mediante il quale si combineranno, per quanto è possibile, le caratteristiche generali del tempo (vedi tabella cifrante I nel seguito).
w_1	= Chiffre initial du Code ww, indiquant l'état général du temps.	w_1	= The initial figure of the code ww, thus indicating the general state of the weather.	w_1	= Cifra iniziale del gruppo ww indicante lo stato generale del tempo.
w_2	= Temps pendant un grain ou un orage (voir Code XV ci-après).	w_2	= Weather during the squall or thunderstorm (see Code XV below).	w_2	= tempo durante un groppo od un temporale (vedi tabella cifrante XV qui sotto).
YY	= Jour du mois.	YY	= Day of month.	YY	= Giorno del mese.

II. Forme symbolique des messages.

A. Messages des stations à terre.

(*a*) La forme, pour les observations faites à 0100 et 1300 T.M.G. sera la suivante:

BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh C_1ddVV

Pour les observations à 0700 et 1800 T.M.G. elle sera:

BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh RRjjr C_1ddVV

dans laquelle jj, au cinquième groupe, sera remplacé comme suit:

	Stations de l'intérieur	Stations côtières
A 0700 T.G.M.	mm	SV_s
A 0800 T.G.M.	MM	SV_s

Le groupe C_1ddVV, contenant les observations de nuages au néphoscope, sera omis en entier *) si l'on n'a pas d'observations à transmettre.

(*b*) Les vents en altitude seront donnés au moyen de groupes de la forme $h_1$ddvv, un groupe étant utilisé pour chaque altitude.

(*c*) La température et l'humidité de ...

Dans ce cas, aucun chiffre ne sera télégraphié pour indiquer l'altitude, étant entendu que les groupes se rapporteront dans l'ordre aux altitudes du Code H_1 (ci-après).

Les inversions seront données in fine au moyen de groupes 00000 $B_1B_1B_1t_1t_1$, le premier constituant un groupe indicatif soulignant qu'il s'agit d'une inversion tandis que $B_1B_1B_1$ représentera la pression en millibars à l'altitude de l'inversion, et t_1t_1 la hausse de la température en degrés entiers.

(*d*) Dans les messages collectifs, les observations de chaque station seront précédées d'un groupe composé de l'indicatif de la station (ordinairement deux chiffres), au moyen duquel celle-ci est identifiée. Les messages seront divisés en sections, la première partie comprenant les observations ordinaires de toutes les stations, la seconde, précédée du mot ,,Pilot'' ou d'un équivalent, comprenant tous les messages sur le vent en altitude, et la troisième, précédée du mot ,,Temp'' ou d'un équivalent comprenant toutes les observations sur la température de l'air en altitude. Toutes autres observations,

(*) La règle générale, pour les messages de toute nature, sera toutefois que les chiffres manquants seront remplacés par des traits d'union (un pour chaque chiffre).

II. Symbolic form of messages.

A. Reports from land stations.

(*a*) The form for observations at 0100 and 1300 G.M.T. is:

BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh C_1dd VV and for observations at 0700 and 1800 G.M.T.:

BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh RRjjr C_1ddVV

where jj in the fifth group is replaced, as follows:

	Inland stations	Coastal stations
at 0700 G.M.T.	mm	SV_s
at 1800 G.M.T.	MM	SV_s

The group C_1ddVV containing cloud observations by nephoscope, is omitted entirely *) if no such observations are available.

(*b*) Upper winds are reported by groups of the form $h_1$ddvv, one group being used for each height.

(*c*) Upper air temperatures and humi- ...

In this case no figure is telegraphed to indicate the height, it being understood that the groups refer to the heights of the code H_1 (see below) in order.

Inversions are reported at the end by groups 00000 $B_1B_1B_1t_1t_1$, the first being an index group indicating that an inversion is reported; while $B_1B_1B_1$ is the pressure in whole millibars at the height of the inversion and t_1t_1 the increase of temperature in whole degrees.

(*d*) In collective messages the observations of each station are preceded by a group consisting of the index number of the station (usually two figures) by which it is identified. The messages are arranged in sections, the first containing the ordinary observations from all stations, the second, preceded by the word ,,Pilot'' or an equivalent, containing all reports of upper wind, and the third, preceded by ,,Temp'' or an equivalent, containing all observations of upper air temperature.

Any other observations, such as those from ships, form a fourth section.

(*) The general rule in reports of all kinds is, however, that missing figures shall be replaced by hyphens (one for each figure).

II. Forma simbolica dei bollettini.

A. Bollettini delle stazioni a terra.

a) La forma, per le osservazioni eseguite alle ore 0100 e 1300 (ora media di Greenwich) sarà la seguente:

BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh C_1ddVV.

Per le osservazioni delle ore 0700 e 1800 (ora media di Greenwich) essa sarà:

BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh RRjjr C_1ddVV.

Nella quale jj, quinto gruppo sarà sostituito come segue:

	Stazioni Continentali	Stazioni Costiere
Alle 0700 (ora media di Greenwich)	mm	SV_s
Alle 1800	MM	SV_s

Il gruppo C_1ddVV, contenente le osservazion delle nubi al nefoscopio, sarà omesso per intero *) se non si hanno disponili osservazioni da trasmettere.

b) I venti in quota saranno dati per mezzo di gruppi della forma $h_1$ddvv, un gruppo essendo utilizzato per ogni quota.

c) La temperatura e l'umidità dell' ...

In questo caso nessuna cifra sarà telegrafata per le indicazioni di altezza, essendo sottinteso che i gruppi si riferiranno nel loro ordine di successione alle altezze previste della tabella cifrante XII per H_1.

Le inversioni saranno fornite infine per mezzo di gruppi 00000 B_1B $B_1t_1t_1$, il primocostituendo un gruppo indicativo che avverte trattarsi di una inversione mentre che $B_1B_1B_1$ rappresenterà la pressione in milibar alla altezza in cui si verifica l'inversione, e t_1t_1 l'aumento di temperatura in gradi interi.

d) Ne bollettini cumulativi le osservazioni di ogni stazione saranno precedate da un gruppo costituente l'indicativo della stazione (ordinariamente due cifre), per mezzo del quale essa viene identificata. I bollettini saranno divisi in sezioni, la prima parte comprendente le osservazioni ordinarie di tutte le stazioni, la seconda preceduta dalla parola ,,Pilot'' o da un equivalente, comprendente tutti i bollettini relativi al vento in quota e la terza preceduta dalla parola ,,Temp'' o da un equivalente comprendente tutte le osservazioni sulla temperatura dell'aria in

(*) La regola generale per i bollettini informativi di ogni genere sarà tuttavia quella di sostituire le cifre mancanti con dei trattini (uno per ogni cifra).

telles que celles provenant de navires, formeront l'objet d'une quatrième partie. La formule symbolique d'un message complet, comprenant les observations de surface à 0700 ou 1800 T.M.G., les vents en altitude et les température et humidité de l'air en altitude, serait la suivante, les observations contenues dans les groupes à chaque ligne se rapportant aux stations indiquées par les indicatifs I_1I_1, I_2I_2, etc., les précédant.

I_1I_1 BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh
RRjjr C_1ddVV

I_2I_2 BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh
RRjjr C_1ddVV

I_3I_3 BBBDD, etc...
etc...
etc...

Pilot I_1I_1 $h_1$ddvv $h_1$ddvv $h_1$ddvv etc...
I_2I_2 $h_1$ddvv $h_1$ddvv $h_1$ddvv etc...
I_3I_3 $h_1$ddvv, etc...
etc...
etc...

Temp. I_1I_1 YYGG BBTTH BBTTH, etc.
......00000
$B_1B_1B_1t_1t_1$ etc...
I_2I_2 YYGG BBTTH BBTTH etc...
$B_2B_2B_2t_2t_2$ etc..
I_3I_3 YYGG BBTTH, etc.
etc...
etc...

Pour les observations à d'autres heures, la forme serait la même, sauf que le groupe RRjjr serait omis.

B. Messages des navires en mer.

Les quatre premiers groupes de ces messages seront de la forme:

PQLLL lllGG BBDDF wwvKd

Les autres groupes sont établis selon les besoins nationaux.

C. Messages horaires et autres messages fréquents pour l'aviation et dans d'autres buts spéciaux.

(*a*) La formule normale des messages sera:

$I_nI_n(V_s)$ xxVhL NDDFz

avec l'adjonction toutes les trois heures d'un groupe:

$C_a$ddF_1S,

C_a représentant le type de nuage auquel se réfère ddF_1.

xx et z représentent le temps présent et le temps passé. Les Codes à utiliser pour xx et z seront ultérieurement préparés et seront, autant que possible, uniformes pour des régions de climat simi-

The symbolic form of a complete message, embracing surface observations at 0700 and 1800 G.M.T., upper winds and upper air temperatures and humidities, would be as follows, where the observations contained in the groups in each line, refer to the stations indicated by the index figures, I_1I_1, I_2I_2, etc., preceding them.

I_1I_1 BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh
RRjjr C_1ddVV

I_2I_2 BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh
RRjjr C_1ddVV

I_3I_3 BBBDD etc...
etc...
etc...

Pilot I_1I_1 $h_1$ddvv $h_1$ddvv $h_1$ddvv etc...
I_2I_2 $h_1$ddvv $h_1$ddvv $h_1$ddvv etc...
I_3I_3 $h_1$ddvv etc...
etc...
etc...

Temp I_1I_1 YYGG BBTTH BBTTH etc...
...00000
$B_1B_1B_1t_1t_1$ etc...
I_2I_2 YYGG BBTTH BBTTH etc...
$B_2B_2B_2t_2t_2$ etc...
I_3I_3 YYGG BBTTH etc...
etc...
etc...

For observations at other hours the form would be the same, except that the group RRjjr would not be included.

B. Reports from ships at sea.

The first four groups of these messages are in the form:

PQLLL lllGG BBDDF wwvKd

The remaining groups are arranged according to national requirements.

C. Hourly and other frequent reports for aviation and other special purposes.

(*a*) The normal form for reports is:

$I_nI_n(V_s)$ xxVhL NDDFz

with the addition, every three hours, of a group:

$C_a$ddF_1S,

where C_a is the type of cloud to which ddF_1 refer.

xx and z represent the present weather and past weather. The codes to be used for xx and z will be devised at a later date and will be, as far as possible, uniform over regions of similar climate.

quota. Qualunque altra osservazione, quali quelle provenienti dalle navi, formeranno oggetto di una quarta parte. La forma simbolica di un bollettino completo, comprendente le osservazioni al suolo delle 0700 o 1800 (tempo medio di Greenwich), i venti superiori e le temperature ed umidità dell'aria in quota, sarebbe la seguente (le osservazioni contenute nei gruppi distribuiti in ogni riga si riferiscono alle stazioni specificate dagli indicativi $I_1I_1I_2I_2$ ecc. che li precedono):

I_1I_1 BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh
RRjjr C_1ddVV.

I_2I_2 BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh
RRjjr C_1ddVV

I_3I_3 BBBDD ecc...
ecc...
ecc...

Pilot I_1I_1 $h_1$ddvv $h_1$ddvv $h_1$ddvv ecc...
I_2I_2 $h_1$ddvv $h_1$ddvv $h_1$ddvv ecc...
I_3I_3 $h_1$ddvv ecc...
ecc...
ecc...

Temp I_1I_1 YYGG BBTTH BBTTH ecc.
...00000
$B_1B_1B_1t_1t_1$ ecc...
I_2I_2 YYGG BBTTH BBTTH ecc...
$B_2B_2B_2t_2t_2$ ecc..
I_3I_3 YYGG BBTTH ecc...
ecc...
ecc...

Per le osservazioni di altre ore la forma sarebbe la stessa, salvo che per il gruppo RRjjr il quale verrebbe omesso.

B. Bollettini delle navi in mare.

I quattro primi gruppi di questi bollettini avranno la forma:

PQLLL lllGG BBDDF wwvKd

Gli altri gruppi saranno stabiliti secondo i bisogni nazionali.

C. Bollettini orari ed altri bollettini frequenti per l'aviazione e per altri scopi speciali

a) La forma normale di questi bollettini sarà:

$I_nI_n(V_s)$ xxVhL NDDFz

con l'aggiunta ad ogni tre ore di un gruppo:

$C_a$ddF_1S

C_a rappresentando il tipo di nube al quale si riferisce ddF_1.

I simboli xx e z rappresentano il tempo presente ed il tempo passato. Le tabelle cifranti da utilizzarsi per xx e z verranno preparate dalla Sottocommissione di Meteorologia e saranno, per quanto è pos-

laire. Ces Codes seront publiés au Bulletin Officiel de la Commission Internationale de Navigation Aérienne.

Une des formules du Code est:

$I_nI_n(V_s)$ wwVhL NDDFW

(*b*) Lorsqu'on aura besoin de plus amples renseignements, la forme sera, toutes les trois ou six heures:

$I_nI_n(V_s)$ BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh C_addF_1S

Remarque. — Lorsque, pour une cause quelconque, V_s ne pourra être donné, on ne le remplacera par aucun trait d'union. Lorsqu'aucun des renseignements du groupe C_addF_1S ne pourra être donné, on supprimera tout le groupe. Dans tous les autres cas, on emploiera, de façon normale *), des traits d'union pour souligner le manque d'information.

D. Formule abrégée pour messages collectifs embrassant un continent entier.

La forme des observations de chaque station sera:

BBDDF w_1TTK'R pour les observations à 0700 T.M.G.

These codes will be published in the Official Bulletin of the International Commission for Air Navigation.

One of the forms of the Code is:

$I_nI_n(V_s)$ wwVhL NDDFW

(*b*) If fuller information is required, then every three or six hours the form is:

$I_nI_n(V_s)$ BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh C_addF_1S

Note. When, for any reason, V_s cannot be given, no hyphen is inserted in its place. If none of the information in the group C_addF_1S can be given, the whole group is omitted. In all other cases hyphens are used, in the normal way *), to denote lack of information.

D. Abbreviated form for collective messages covering a whole continent.

The form of report for each station is:

BBDDF w_1TTK'R for observations at 0700 G.M.T.

sibile, le stesse per tutte le regioni aventi uno stesso clima. Dette tabelle saranno pubblicate nel Bollettino Ufficiale della Commissione Internazionale di Navigazione Aerea.

Una delle forme sarebbe la seguente:

$I_nI_n(V_s)$ wwVhL NDDFW.

b) Allorchè si avrà necessità di più ampie informazioni, la forma sarà ogni tre ore od ogni sei ore la sequente:

$I_nI_n(V_s)$ BBBDD FwwTT cbWVH ALaNh C_addF_1S

Nota. — Allorchè, per una causa qualunque, V_s non potrà essere fornita, essa non verrà sostituita da nessun trattino. Quando nessuna delle informazioni del gruppo C_addF_1S potrà essere fornita, si sopprimerà tutto il gruppo. In tutti gli altri casi impiegheranno come di uso normale *), dei trattini per segnalare la mancanza d'informazioni.

D. Formula abbreviata per i bollettini cumulativi abbraccianti un continente intero.

La forma delle osservazioni per ogni stazione sarà:

BBDDF w_1TTK'R per le osservazioni delle 0700 (tempo medio di Greenwich).

BBDDF w_1TTK'W pour les observa- BBDDF w_1TTK'W for observations at BBDDF w_1TTK'W per le osservazioni

Code I.

Temps au moment de l'observation et caractères généraux du temps (ww).

Notes. — 1. Il y a lieu de remarquer qu'en général on donnera dans les messages les chiffres les plus élevés du Code qui s'appliquent à la description du temps.

2. Pour le choix de ww, on ne tiendra pas compte des phénomènes qui se sont produits plus d'une heure avant l'heure d'observation, mais seulement des phénomènes qui ont eu lieu pendant l'heure précédant l'heure fixée pour l'observation.

Beau ou peu nuageux (Nébulosité 0-5):	Chiffres du Code
La nébulosité a diminué	00
Pas de changement apparent	01
La nébulosité a augmenté	02
Précipitation en vue	03
Avec halo solaire ou lunaire	04
Après brouillard ou brume ou tempête de poussière	05
Après pluie ou bruine	06

Code I.

Weather at actual time of observation and general character of weather (ww).

Notes. — (1) In interpreting reports it is to be noted that, as a rule, the largest number in the scale which is appropriate to the weather is reported.

(2) In selecting the numbers for ww no account is to be taken of phenomena which occurred more than one hour before the time of observation, but only of phenomena which occurred during the interval of one hour preceding the fixed hour of observation.

Fine or Fair (Cloud 0-5):	Code figures
Cloud has decreased	00
No apparent change	01
Cloud has increased	02
Precipitation within sight	03
With solar or lunar halo	04
After fog or mist (or dust storm)	05
After rain or drizzle	06

Tabella cifrante I.

Tempo al momento dell'osservazione e caratteri generali del tempo (ww).

Note. — (1) E' opportuno segnalare che, in generale, si daranno nei bollettini le cifre le più elevate della tabella cifrante, le quali si applicano alle descrizione del tempo.

(2) Per la scelta di ww, non si terrà conto dei fenomeni che si sono prodotti al di là di un' ora prima dell' ora di osservazione, ma solo di quelle che hanno avuto luogo durante l'ora che precede quella fissata per l'osservazione.

Cielo sereno o poco nuvoloso (nebulosità 0-5):	Numeri di cifratura
La nebulosità è diminuita	00
Nessuna variazione apparente	01
La nebulosità è aumentata	02
Precipitazione in vista	03
Con alone solare o lunare	04
Dopo nebbia o caligine o tempesta di polvere	05
Dopo pioggia o pioggerella	06

(*) La règle générale, pour les messages de toute nature, sera toutefois que les chiffres manquants seront remplacés par des traits d'union (un pour chaque chiffre).

(*) The general rule in reports of all kinds is, however, that missing figures shall be replaced by hyphens (one for each figure).

(*) La regola generale per i bolletini informativi di ogni genere sarà tuttavia quella di sostituire le cifre mancanti con dei trattini (uno per ogni cifra).

Après neige, pluie et neige mêlées ou grêle 07
Avec ou après tonnerre et éclairs dans les environs 08
Après orage 09

Nuageux ou couvert (Nébulosité 6-10):

La nébulosité a diminué 10
Pas de changement apparent 11
La nébulosité a augmenté 12
Précipitation en vue 13
Avec halo solaire ou lunaire 14
Après brouillard ou brume ou tempête de poussière 15
Après pluie ou bruine 16
Après neige, pluie et neige mêlées ou grêle 17
Avec ou après tonnerre et éclairs dans les environs 18
Après orage 19

Brouillard ou légère brume avec:

Ciel clair au zénith	à peine commencé	20
Ciel apparemment couvert	à peine commencé	21
Ciel clair au zénith	intermittent	22
Ciel apparemment couvert	intermittent	23
Ciel clair au zénith	Depui sun certain temps	24
Ciel clair au zénith	Depuis un certain temps	26
Ciel apparemment couvert	*Depuis un certain temps*	*27*
Ciel clair au zénith	*Depuis un certain temps mais s'est épaissi*	28
Ciel apparemment couvert	*Depuis un certain temps mais s'est épaissi*	29

Note. — On se servira seulement des chiffres 20-29 lorsque la visibilité sera inférieure à deux kilomètres.

Averses:

Légères avec pluie 30
,, avec grêle ou pluie et grêle 31
,, avec pluie et neige mêlées 32
,, avec neige 33
Fortes avec pluie; se sont améliorées 34
,, avec pluie 35
,, avec pluie; ont augmenté ... 36
,, avec grêle ou pluie et grêle 37
,, avec pluie et neige mêlées... 38
,, avec neige 39

Bruine:

Faible intermittente 40
,, continue 41
,, mais a augmenté 42

After snow, sleet or hail 07
With or after thunder and lightning in neighbourhood 08
After thunderstorm 09

Cloudy or Overcast (Cloud 6-10):

Cloud has decreased 10
No apparent change 11
Cloud has increased 12
Precipitation within sight 13
With solar or lunar halo 14
After fog or mist (or dust storm) ... 15
After rain or drizzle 16
After snow, sleet or hail 17
With or after thunder and lightning in neighbourhood 18
After thunderstorm 19

Fog or Mist:

But clear in zenith	just begun	20
And apparently overcast	just begun	21
But clear in zenith	intermittent	22
And apparently overcast	intermittent	23
But clear in zenith	for some time, has ...	24
But clear in zenith	for some time	26
And apparently overcast	*for some time*	*27*
But clear in zenith	for some time, has become thicker	28
And apparently overcast	for some time, has become thicker	29

Note. — Numbers 20-29 are not to be used unless visibility is less than two kilometres.

Passing showers:

Slight with rain 30
,, ,, hail or rain and hail ... 31
,, ,, sleet 32
,, ,, snow 33
Heavy with rain, has become better 34
,, ,, rain 35
,, ,, rain; has become worse 36
,, ,, hail or rain and hail ... 37
,, ,, sleet 38
,, ,, snow 39

Drizzle:

Slight occasional 40
,, continuous 41
,, but has increased 42

Dopo neve, pioggia e neve mescolate o grandine 07
Con o dopo tuono e fulmini nei dintorni 08
Dopo temporale 09

Nuvoloso o coperto (nebulosità 6-10):

La nebulosità è diminuita 10
Nessuna variazione apparente 11
La nebulosità è aumentata 12
Precipitazione in vista 13
Con alone solare o lunare 14
Dopo nebbia o caligine (o tempesta di polvere) 15
Dopo pioggia o pioggerella 16
Dopo neve, pioggia e neve mescolate o grandine 17
Con o dopo tuono e fulmini nei dintorni 18
Dopo temporale 19

Nebbia o caligine leggera:

Cielo sereno allo zenit ...	appena iniziata	20
Cielo apparentemente coperto	appena iniziata	21
Cielo sereno allo zenit ...	intermittente	22
Cielo apparentemente coperto	intermittente	23
Cielo sereno allo zenit ...	Da un certo tempo ma	24
Cielo apparentemente co-		
Cielo sereno allo zenit ...	Da un certo	26
Cielo apparentemente coperto	*tempo*	*27*
Cielo sereno allo zenit ...	*Da un certo tempo,* ma con susseguente addensamento	28
Cielo apparentemente coperto	*Da un certo tempo,* ma con susseguente addensamento	29

Nota. Si impiegheranno soltanto le cifre 20-29 quando la visibilità sarà inferiore ai due chilometri.

Rovescio:

Leggero di pioggia 30
,, di grandine o pioggia e grandine 31
,, di pioggia e neve mescolate 32
,, di neve 33
Forte di pioggia; si constata miglioramento 34
,, di pioggia 35
,, di pioggia; si constata aumento 36
,, di grandine o pioggia e grandine 37
,, di pioggia o neve mescolate 38
,, di neve 39

Pioggerella:

Debole intermittente 40
,, continua 41
,, ma in aumento 42

Modérée mais a diminué	43	Moderate but has decreased	43	Moderata, ma in diminuzione	43
,, intermittente	44	,, occasional	44	,, intermittente	44
Modérée continue	45	Moderate continuous	45	,, continua	45
,, mais a augmenté	46	,, but has increased	46	,, ma in aumento	46
Forte mais a diminué	47	Thick but has decreased	47	Forte, ma in diminuzione	47
,, intermittente	48	,, occasional	48	,, intermittente	48
,, continue	49	,, continuous	49	,, continua	49
Pluie:		Rain:		Pioggia:	
Légère intermittente	50	Slight occasional	50	Leggera intermittente	50
,, continue	51	,, continuous	51	,, continua	51
,, mais a augmenté	52	,, but has increased	52	,, ma in aumento	52
Modérée mais a diminué	53	Moderate but has decreased	53	Moderata, ma in diminuzione	53
,, intermittente	54	,, occasional	54	,, intermittente	54
,, continue	55	,, continuous	55	,, continua	55
,, mais a augmenté	56	,, but has increased	56	,, ma in aumento	56
Forte mais a diminué	57	Heavy but has decreased	57	Forte, ma in diminuzione	57
,, intermittente	58	,, occasional	58	,, intermittente	58
,, continue	59	,, continuous	59	,, continua	59
Neige ou neige et grêle:		Snow or snow and hail:		Neve o neve e grandine:	
Légère intermittente	60	Slight occasional	60	Leggara intermittente	60
,, continue	61	,, continuous	61	,, continua	61
,, mais a augmenté	62	,, but has increased	62	,, ma in aumento	62
Modérée mais a diminué	63	Moderate but has decreased	63	Moderata, ma in diminuzione	63
,, intermittente	64	,, occasional	64	,, intermittente	64
,, continue	65	,, continuous	65	,, continua	65
,, mais a augmenté	66	,, but has increased	66	,, ma in aumento	66
Forte mais a diminué	67	Heavy but has decreased	67	Forte, ma in diminuzione	67
,, intermittente	68	,, occasional	68	,, intermittente	68
,, continue	69	,, continuous	69	,, continua	69
Pluie et neige mêlées:		Sleet or rain and snow:		Pioggia e neve mescolate:	
Légère intermittente	70	Slight occasional	70	Leggare intermittente	70
[illegible]	71	[illegible]	71	[illegible]	71
[illegible]		[illegible]		[illegible]	
[illegible]		[illegible]		[illegible]	73
,, intermittente	74	,, occasional	74	,, intermittente	74
Modérée continue	75	Moderate continuous	75	Moderata continua	75
,, mais a augmenté	76	,, but has increased	76	,, ma in aumento	76
Forte mais a diminué	77	Heavy but has decreased	77	Forte, ma in diminuzione	77
,, intermittente	78	,, occasional	78	,, intermittente	78
,, continue	79	,, continuous	79	,, continua	79
Grêle ou pluie et grêle:		Hail or rain and hail:		Grandine o pioggia e grandine:	
Légère intermittente	80	Slight occasional	80	Leggera intermittente	80
,, continue	81	,, continuous	81	,, continua	81
,, mais a augmenté	82	,, but has increased	82	,, ma in aumento	82
Modérée mais a diminué	83	Moderate but has decreased	83	Moderata, ma in diminuzione	83
,, intermittente	84	,, occasional	84	,, intermittente	84
,, continue	85	,, continuous	85	,, continua	85
,, mais a augmenté	86	,, but has increased	86	,, ma in aumento	86
Forte mais a diminué	87	Heavy but has decreased	87	Forte, ma in diminuzione	87
,, intermittente	88	,, occasional	88	,, intermittente	88
,, continue	89	,, continuous	89	,, continua	89
Orage (ou ligne de grain):		Thunderstorm (or line squall):		Temporale:	
Orage léger sans grêle	90	Slight thunderstorm without hail	90	Temporale leggero senza grandine	90
,, ,, avec grêle	91	,, ,, with hail	91	,, leggero con grandine	91
,, modéré sans grêle	92	Moderate thunderstorm without hail	92	,, moderato senza grandine	92
,, ,, avec grêle	93	,, ,, with hail	93	,, ,, con grandine	93
Orage violent sans grêle } sans coup de vent	94	Heavy thunderstorm without hail } without gale	94	Temporale violento senza grandine } senza colpo di vento	94
" " avec grêle } sans coup de vent	95	Heavy thunderstorm with hail } without gale	95	Temporale violento con grandine } senza colpo di vento	95
" " sans grêle } avec coup de vent	96	Heavy thunderstorm without hail } with gale	96	Temporale violento senza grandine } con colpo di vento	96
" " avec grêle } avec coup de vent	97	Heavy thunderstorm with hail } with gale	97	Temporale violento con grandine } con colpo di vento	97
Ligne de grain sans grêle	98	Line squall without hail	98	Linea di groppo senza grandine	98
,, ,, avec grêle	99	,, ,, with hail	99	,, ,, con grandine	99

Code II.

Caractéristique de la tendance barométrique pendant les trois heures précédant l'heure d'observation (*c*).

Chiffre du Code		
0 = 0 ou +	Stationnaire ou en hausse	Le baromètre est à ce moment plus haut qu'il n'était il y a trois heures.
1 = + 0	En hausse puis stationnaire	
2 = + —	En hausse puis en baisse	
3 = — + ou 0 +	En baisse ou stationnaire puis en hausse	
4 = variable +	Variable mais en hausse	
5 = —	En baisse	Le baromètre est à ce moment plus bas qu'il n'était il y a trois heures.
6 = — 0	En baisse puis stationnaire	
7 = — +	En baisse puis en hausse	
8 = 0 — ou + —	Stationnaire ou en hausse puis en baisse	
9 = variable —	Variable mais en baisse	

Code II.

Characteristic of barometric tendency during the three hours preceding the time of observation (*c*).

Code figure		
0 = 0 or +	Steady or rising	The barometer is now higher than, or the same as, three hours ago.
1 = + 0	Rising then steady	
2 = + —	Rising then falling	
3 = — + or 0 +	Falling or steady then rising	
4 = unsteady +	Unsteady but rising	
5 = —	Falling	The barometer is now lower than three hours ago.
6 = — 0	Falling then steady	
7 = — +	Falling then rising	
8 = 0 — or + —	Steady or rising then falling	
9 = unsteady —	Unsteady but falling	

Tabella cifrante II.

Caratteristica della tendenza barometrica durante le tre ore che precedono l'ora di osservazione (*c*).

Numero di cifratura		
0 = 0 oppure +	Stazionario od in salita	Il barometro è in questo momento più alto di quanto non lo fosse tre ore prima
1 = + 0	In salita, poi stazionario	
2 = + —	In salita, poi in discesa	
3 = — + oppure 0 +	In discesa o stazionario poi in salita	
4 = variabile +	Variabile, ma in salita	
5 = —	In discesa	Il barometro è in questo momento più basso di quanto non lo fosse tre ore prima.
6 = — 0	In discesa, poi stazionario	
7 = — +	In discesa, poi in salita	
8 = 0 — oppure + —	Stazionario od in salita poi in discesa	
9 = variabile —	Variabile, ma in salita	

Code II (a).

Valeur et caractéristique de la tendance

Chiffre du Code	Variation dans les trois dernières heures en demi-millibars
Pression barométrique:	
0 stationnaire	0 ou 1
1 en hausse lente	2 ou 3
2 en hausse	4 à 7
3 en hausse rapide	8 à 12
4 en hausse très rapide	plus de 12
5 en baisse lente	2 ou 3
6 en baisse	4 à 7
7 en baisse rapide	8 à 12
8 en baisse très rapide	plus de 12

Code II (a).

Amount and characteristic of barometric

Code figure	Change in last three hours in half-millibars
Barometer:	
0 Steady	0 or 1
1 rising slowly	2 or 3
2 rising	4 to 7
3 rising quickly	8 to 12
4 rising very rapidly	more than 12
5 falling slowly	2 or 3
6 falling	4 to 7
7 falling quickly	8 to 12
8 falling very rapidly	more than 12

Tabella cifrante II (a).

Valore e caratteristica della tendenza

Numero di cifratura	Variazione nelle tre ultime ore espressa in mezzi millibar
Pressione barometrica:	
0 stazionaria	0 oppure 1
1 in lenta salita	2 oppure 3
2 in salita	4 a 7
3 in salita rapida	8 a 12
4 in salita rapidissima	oltre i 12
5 in lenta discesa	2 oppure 3
6 in discesa	4 a 7
7 in discesa rapida	8 a 12
8 in discesa rapidissima	oltre i 12

Code III.

Temps depuis la dernière observation (W).

Chiffre du Code

Sans précipitations:

0 — Beau ou peu nuageux
1 — Nuageux
2 — Continuellement couvert
3 — Brouillard ou brume
4 — Brouillard épais

Avec précipitations:

5 — Averses
6 — Pluie ou bruine
7 — Neige ou pluie et neige mêlées
8 — Grêle ou pluie et grêle
9 — Orage

Code III.

Past weather in interval since last report (W).

Code figure

Without precipitation:

0 — Fair or fine
1 — Cloudy
2 — Overcast continuously
3 — Fog or mist
4 — Thick fog

Precipitation:

5 — Passing showers
6 — Rain or drizzle
7 — Snow or sleet
8 — Hail or rain and hail
9 — Thunderstorm

Tabella cifrante III.

Tempo trascorso dall'ultima osservazione (W).

Numero di cifratura

Senza precipitazioni:

0 — Sereno o poco nuvoloso
1 — Nuvoloso
2 — Coperto persistentemente
3 — Nebbia o caligine
4 — Nebbia fitta

Con precipitazioni:

5 — Rovesci
6 — Pioggia o pioggerella
7 — Neve o pioggia e neve mescolate
8 — Grandine o pioggia e grandine
9 — Temporale

Code IV.

Visibilité horizontale (V) (V_s) et (v).

Chiffre du Code	Objets:
0 = invisibles à	50 mètres (55 yards)
1 = invisibles à	200 mètres (220 yards)
2 = invisibles à	600 mètres (550 yards)
3 = invisibles à	1.000 mètres (1.100 yards)
4 = invisibles à	2.000 mètres (1 mille 1/4)
5 = invisibles à	4.000 mètres (2 milles 1/2)
6 = invisibles à	10.000 mètres (6 milles 1/4)
7 = invisibles à	20.000 mètres (12 milles 1/2)
8 = invisibles à	50.000 mètres (31 milles)
9 = visibles	à 50.000 mètres ou plus.

Code IV.

Horizontal visibility (V) (V_s) and (v)

Code figure	Objects:
0 = not visible at	50 metres (55 yards)
1 = not visible at	200 metres (220 yards)
2 = not visible at	500 metres (550 yards)
3 = not visible at	1,000 metres (1,100 yards)
4 = not visible at	2,000 metres (1 1/4 miles)
5 = not visible at	4,000 metres (2 1/2 miles)
6 = not visible at	10,000 metres (6 1/4 miles)
7 = not visible at	20,000 metres (12 1/2 miles)
8 = not visible at	50,000 metres (31 miles)
9 = visible	at 50,000 metres or more.

Tabella cifrante IV.

Visibilità orizzontale (V) (V_s) e (v).

Numero di cifratura	Oggetti:
0 = invisibili a	50 metri (55 yard)
1 = invisibili a	200 metri (220 yard)
2 = invisibili a	500 metri (550 yard)
3 = invisibili a	1.000 metri (1.100 yard)
4 = invisibili a	2.000 metri (1 miglia 1/4)
5 = invisibili a	4.000 metri (2 miglia 1/2)
6 = invisibili a	10.000 metri (6 miglia 1/4)
7 = invisibili a	20.000 metri (12 miglia 1/2)
8 = invisibili a	50.000 metri (31 miglia)
9 = visibili	a 50.000 metri o più.

Code V.

Humidité relative (H).

Chiffre du Code	
0	95 à 100 pour cent
9	90 à 94 pour cent
8	80 à 89 pour cent
7	70 à 79 pour cent
6	60 à 69 pour cent
5	50 à 59 pour cent
4	40 à 49 pour cent
3	30 à 39 pour cent

Code V.

Relative humidity (H).

Code figure	
0	95 to 100 per cent
9	90 to 94 per cent
8	80 to 89 per cent
7	70 to 79 per cent
6	60 to 69 per cent
5	50 to 59 per cent
4	40 to 49 per cent
3	30 to 39 per cent

Tabella cifrante V.

Umidità relativa (H).

Numero di cifratura	
0	95 a 100 per cento
9	90 a 94 per cento
8	80 a 89 per cento
7	70 a 79 per cento
6	60 a 69 per cento
5	50 a 59 per cento
4	40 a 49 per cento
3	30 a 39 per cento

Code VI.

Forme des nuages (A, a, C, C_l, C_a)

Chiffre du Code	
1 — *Cirrus*	*Ci.*
2 — *Cirro-stratus*	*Ci. St.*
3 — *Cirro-cumulus*	*Ci. Cu.*
4 — Alto-cumulus	A. Cu.
5 — Alto-stratus	A. St.
6 — Strato-cumulus	St. Cu.
7 — Nimbus	Nb.
8 — Cumulus ou fracto-cumulus	Cu. ou Fr. Cu.
9 — Cumulo-nimbus	Cu. Nb.
0 — Stratus ou fracto-stratus	St. ou Fr. St.

Code VI.

Cloud form (A, a, C, C_l, C_a)

Code figure	
1 — *Cirrus*	*Ci.*
2 — *Cirro-stratus*	*Ci. St.*
3 — *Cirro-cumulus*	*Ci. Cu.*
4 — Alto-cumulus	A. Cu.
5 — Alto-stratus	A. St.
6 — Strato-cumulus	St. Cu.
7 — Nimbus	Nb.
8 — Cumulus or fracto-cumulus	Cu. or Fr. Cu.
9 — Cumulo-nimbus	Cu. Nb.
0 — Stratus or fracto-stratus	St. or Fr. St.

Tabella cifrante VI.

Forma delle nubi (A, a, C, C_l, C_a)

Numero di cifratura	
1 — Cirri	Ci.
2 — Cirro-strati	Ci. St.
3 — Cirro-cumuli	Ci. Cu.
4 — Alto-cumuli	A. Cu.
5 — Alto-strati	A. St.
6 — Strato-cumuli	St. Cu.
7 — Nembi	Nb.
8 — Cumuli o fracto-cumuli	Cu. oppure Fr. Cu.
9 — Cumuli-nembi	Cu. Nb.
0 — Strati o fracto-strati	St. oppure Fr. St.

Code VII.

Hauteur au-dessus du sol de la base du nuage le plus bas (h).

Chiffre du Code	Mètres	Pieds anglais
0	0 à 50	0 à 150
1	50 à 100	150 à 300
2	100 à 200	300 à 600
3	200 à 300	600 à 1000
4	300 à 600	1000 à 2000
5	600 à 1000	2000 à 3000
6	1000 à 1500	3000 à 5000
7	1500 à 2000	5000 à 6500
8	2000 à 2500	6500 à 8000
9	Pas de nuages bas	Pas de nuages bas

Code VII.

Height above ground of base of lowest cloud present (h).

Code figure	Metres	Feet
0	0 to 50	0 to 150
1	50 to 100	150 to 300
2	100 tò 200	300 to 600
3	200 to 300	600 to 1000
4	300 to 600	1000 to 2000
5	600 to 1000	2000 to 3000
6	1000 to 1500	3000 to 5000
7	1500 to 2000	5000 to 6500
8	2000 to 2500	6500 to 8000
9	No low cloud	No low cloud

Tabella cifrante VII.

Altezza al disopra del suolo della nube pui bassa (h).

Numero di cifratura	Metri	Piedi inglesi
0	0 a 50	0 a 150
1	50 a 100	150 a 300
2	100 a 200	300 a 600
3	200 a 300	600 a 1000
4	300 a 600	1000 a 2000
5	600 a 1000	2000 a 3000
6	1000 a 1500	3000 a 5000
7	1500 a 2000	5000 a 6500
8	2000 a 2500	6500 a 8000
9	Nessuna nube bassa	Nessuna nube bassa.

Code VIII.

Hauteur de pluie (RR).

La hauteur de pluie est exprimée en millimètres entiers avec les exceptions suivantes.

Explication de certaines significations.

Chiffres du Code	Significations
91	0,1 millimètre
92	0,2 millimètre
93	0,3 millimètre
94	0,4 millimètre
95	0,5 millimètre
96	0,6 millimètre
97	Un peu de pluie mais pas mesurable
98	Plus de 90 millimètres
99	Mesure impossible ou imprécise

Code VIII.

Amount of rainfall (RR).

The amount of rainfall is expressed in whole millimetres with the following exceptions:

Specification of certain meanings.

Code figures	Meaning.
91	0.1 mm.
92	0.2 mm.
93	0.3 mm.
94	0.4 mm.
95	0.5 mm.
96	0.6 mm.
97	Some rain but not measurable.
98	More than 90 mm.
99	Measurement impossible or unreliable.

Tabella cifrante VIII.

Quantità di acqua raccolta (RR).

La quantità di acqua raccolta è espressa in millimetri interi salvo le eccezioni che seguono:

Spiegazione del significato corrispondente.

Numero di cifratura	Nessuna precipitazione
91	0,1 millimetro
92	0,2 millimetro
93	0,3 millimetro
94	0,4 millimetro
95	0,5 millimetro
96	0,6 millimetro
97	Piccola quantità ma non misurabile
98	Oltre i 90 milimetri
99	Misura impossibile od inattendibile

Code VIII (a).

Hauteur de pluie pendant les 24 heures précédentes (R).

Chiffre du Code	
0	Pas de pluie.
2	*0,2 à 2 mm.*
3	*2 à 5 mm.*
4	*5 à 10 mm.*
5	*10 à 15 mm.*
6	*15 à 20 mm.*
7	20 à 30 mm.
8	30 à 50 mm.
9	au-dessus de 50 mm.

Code VIII (a).

Amount of rainfall during preceding 24 hours (R).

Code figure	
0	No rain.
2	*0.2 to 2 mm.*
3	*2 to 5 mm.*
4	*5 to 10 mm.*
5	*10 to 15 mm.*
6	*15 to 20 mm.*
7	20 to 30 mm.
8	30 to 50 mm.
9	above 50 mm.

Tabella cifrante VIII (a).

Altezza di pioggia durante le 24 ore precedenti (R).

Numero di cifratura	
0	Nessuna precipitazione
2	*0,2 a 2 millimetri*
3	*2 a 5 millimetri*
4	*5 a 10 millimetri*
5	*10 a 15 millimetri*
6	*15 a 20 millimetri*
7	20 a 30 millimetri
8	30 a 50 millimetri
9	al disopra dei 50 millim.

Code IX.

État de la mer et de la houle (S).

Chiffre du Code		
0	Pas de houle.	Mer calme ou légèrement agitée.
1	Houle modérée.	
2	Forte houle.	
3	Pas de houle.	Mer modérée.
4	Houle modérée.	
5	Forte houle.	
6	Mer assez forte.	
7	Forte mer.	
8	Très forte mer.	
9	Vagues en montagnes.	

Code IX.

State of sea and swell (S).

Code figure		
0	No swell.	Calm or slight sea
1	Moderate swell.	
2	Heavy swell.	
3	No swell.	Moderate sea.
4	Moderate swell.	
5	Heavy swell.	
6	Rather rough sea.	
7	Rough sea.	
8	Very rough sea.	
9	Mountainous sea.	

Tabella cifrante IX.

Stato del mare e del moto ondoso (S).

Numero di cifratura		
0	Nessun moto ondoso	Mare calmo o superficie leggermente mossa
1	Moto ondoso moderato	
2	Moto ondoso forte	
3	Nessun moto ondoso	Mare mosso
4	Moto ondoso moderato	
5	Moto ondoso forte	
6	Mare grosso (onde abbastanza alte)	
7	Mare grosso (con onde alte)	
8	Mare grosso (con onde altissime)	
9	Onde a montagna	

Code IX (a).

Caractéristiques de la houle au large (K).

Chiffre du Code		
0	Pas de houle ou légère houle.	Mer unie ou modérée
1	Houle modérée.	
2	Forte houle.	
3	Large houle en surface.	
4	Houle confuse.	
5	Pas ou peu de houle.	Mer grosse
6	Houle modérée.	
7	Forte houle.	
8	Large houle en surface.	
9	Houle brouillée.	

Code IX (a).

Characteristic of swell in the open sea (K).

Code figure		
0	No or slight swell.	and sea smooth to moderate
1	Moderate swell.	
2	Heavy swell.	
3	Long low swell.	
4	Confused swell.	
5	No or slight swell.	and sea rough
6	Moderate swell.	
7	Heavy swell.	
8	Long low swell.	
9	Confused swell.	

Tabella cifrante IX (a).

Caratteristica del moto ondoso al largo (K).

Numero di cifratura		
0	Nessun moto ondoso o moto ondoso leggero.	Mare liscio o moderato
1	Moto ondoso moderato.	
2	Moto ondoso forte.	
3	Onda lunga in superficie.	
4	Moto ondoso confuso.	
5	Nessun moto ondoso o moto ondoso leggero.	Mare grosso
6	Moto ondoso moderato.	
7	Moto ondoso forte.	
8	Onda lunga in superficie.	
9	Moto ondoso confuso.	

Code X.

Heure du commencement de la précipitation (r).

Chiffre du Code	
0	Pas de pluie
1	0 à 1 heure avant l'heure d'observation
2	1 à 2 heures avant l'heure d'observation
3	2 à 3 heures avant l'heure d'observation
4	3 à 4 heures avant l'heure d'observation
5	4 à 5 heures avant l'heure d'observation
6	5 à 6 heures avant l'heure d'observation
7	6 à 8 heures avant l'heure d'observation
8	8 à 10 heures avant l'heure d'observation
9	Plus de 10 heures avant l'heure d'observation
—	Pas d'observation.

Code X.

Time of commencement of Precipitation (r).

Code figure	
0	No rain.
1	0 to 1 hour before time of observation
2	1 to 2 hours before time of observation
3	2 to 3 hours before time of observation
4	3 to 4 hours before time of observation
5	4 to 5 hours before time of observation
6	5 to 6 hours before time of observation
7	6 to 8 hours before time of observation
8	8 to 10 hours before time of observation
9	above 10 hours before time of observation.
—	No observation.

Tabella cifrante X.

Ora di inizio della precipitazione (r).

Numero di cifratura	
0	Nessuna precipitazione.
1	0 ad 1 ora prima dell'ora dell'osservazione.
2	1 ad 2 ore prima dell'ora dell'osservazione.
3	2 ad 3 ore prima dell'ora dell'osservazione.
4	3 ad 4 ore prima dell'ora dell'osservazione.
5	4 ad 5 ore prima dell'ora dell'osservazione.
6	5 ad 6 ore prima dell'ora dell'osservazione.
7	6 ad 8 ore prima dell'ora dell'osservazione.
8	8 ad 10 ore prima dell'ora dell'osservazione.
9	Più di 10 ore prima dell'ora dell'osservazione.
—	Nessuna osservazione.

Code XI.

Hauteurs auxquelles se rapportent les observations du vent en altitude (h_1).

Les hauteurs auxquelles se rapporte le vent en altitude seront les trois hauteurs choisies, dans la liste ci-dessous, qui donnent la meilleure expression des résultats obtenus par le sondage.

Code XI.

Height at which upper wind is reported (h_1).

The heights at which the upper wind is reported are the three heights selected from the following list which give the best representation of the result of the pilot-balloon ascent.

Tabella cifrante XI.

Altezze alle quali si riferiscono le osservazioni del vento in quota (h_1).

Le altezze alle quali si riferiscono le osservazioni del vento in quota, saranno le tre altezze, scelte nella tabella qui sotto, suscettibili di fornire la migliore espressione dei risultati ottenuti col lancio di pallone pilota.

Chiffre du Code	Mètres		Pieds (employés dans les messages britanniques)
1	200	ou	1.000
2	500	ou	2.000
3	1.000	ou	3.000
4	1.500	ou	5.000
5	2.000	ou	7.000
6	3.000	ou	10.000
7	4.000	ou	13.000
8	5.000	ou	17.000
9	6.000	ou	20.000

Code figure	Metres		Feet (used in British reports)
1	200	or	1,000
....	500	or	2,000
3	1,000	or	3,000
4	1,500	or	5,000
5	2,000	or	7,000
6	3,000	or	10,000
7	4,000	or	13,000
8	5,000	or	17,000
9	6,000	or	20,000

Numero di cifratura	Metri		Piedi (impiegati nei bollettini inglesi)
1	200	oppure	1.000
2	500	oppure	2.000
3	1.000	oppure	3.000
4	1.500	oppure	5.000
5	2.000	oppure	7.000
6	3.000	oppure	10.000
7	4.000	oppure	13.000
8	5.000	oppure	17.000
9	6.000	oppure	20.000

Code XII.

Hauteurs auxquelles se rapportent les observations de température et d'humidité en altitude (H_1).

(Aucun chiffre conventionnel ne sera télégraphié.)

200 mètres, 500 mètres } au-dessus du niveau du sol.

1.000 mètres, 1.500 mètres, 2.000 mètres, 2.500 mètres, 3.000 mètres, 4.000 mètres … } au-dessus du niveau moyen de la mer.

Code XII.

Heights at which upper air temperature and humidity are reported (H_1).

(No code figure telegraphed).

200 metres, 500 metres } above ground.

1,000 metres, 1,500 metres, 2,000 metres, 2,500 metres, 3,000 metres, 4,000 metres, 5,000 metres } above mean sea level.

Tabella cifrante XII.

Altezze alle quali si riferiscono le osservazioni di temperatura e di umidità in quota (H_1).

(Nessuna cifra convenzionale dovrà essere trasmessa nel telegramma):

200 metri, 500 metri } al disopra del livello del suolo.

1.000 metri, 1.500 metri, 2.000 metri, 2.500 metri, 3.000 metri, 4.000 metri, 5.000 metri } al disopra del livello medio del mare.

Code XIII.

Quartier du globe (Q).

Chiffre du Code	*Latitude*	*Longitude*	
1	N.	O.	Pression barométrique en millibars.
2	N.	E.	
3	S.	O.	
4	S.	E.	
5	N.	O.	Pression barométrique en millimètres.
6	N.	E.	
7	S.	O.	
8	S.	E.	

Code XIII.

Quarter of globe (Q).

Code figure	*Latitude*	*Longitude*	
1	N.	W.	Barometer in millibars.
2	N.	E.	
3	S.	W.	
4	S.	E.	
5	N.	W.	Barometer in millimetres.
6	N.	E.	
7	S.	W.	
8	S.	E.	

Tabella cifrante XIII.

Quadrante del globo (Q).

Numero di cifratura	*Latitudine*	*Longitudine*	
1	Nord	Ovest	Pressione barometrica in millibar.
2	Nord	Est	
3	Sud	Ovest	
4	Sud	Est	
5	Nord	Ovest	Pressione barometrica in millimetri.
6	Nord	Est	
7	Sud	Ovest	
8	Sud	Est	

Code XIV.

Vitesse approximative des nuages bas (F_1).

Chiffre du Code	Vitesse moyenne correspondante exprimée en Km à l'heure	Vitesse moyenne correspondante exprimée en milles à l'heure	Limites de vitesse exprimées en Km à l'heure	Limites de vitesse exprimées en milles à l'heure
	moins de:			
0	5	5	0-7	0-4
1	15	10	8-22	5-14
2	30	20	23-37	15-24
3	45	30	38-52	25-34
4	60	40	53-67	35-44
5	75	50	68-82	45-54
6	90	60	83-97	55-64
7	105	70	98-112	65-74
8	120	80	113-127	75-84
9	135	90	128-142	85-94

Code XIV.

Approximate speed of low cloud (F_1).

Code figure	Corresponding mean speed If in km. per hour	Corresponding mean speed in miles per hour	Limits of speed If in km. per hour	Limits of speed in miles per hour
	Less than			
0	5	5	0-7	0-4
1	15	10	8-22	5-14
2	30	20	23-37	15-24
3	45	30	38-52	25-34
4	60	40	53-67	35-44
5	75	50	68-82	45-54
6	90	60	83-97	55-64
7	105	70	98-112	65-74
8	120	80	113-127	75-84
9	135	90	128-142	85-94

Tabella cifrante XIV.

Velocità approssimativa delle nubi basse (F_1).

Numero di cifratura	Velocità media corrispondente espressa in chil all'ora	Velocità media corrispondente espressa in miglia all'ora	Limiti di velocità espressa in chil all'ora	Limiti di velocità espressa in miglia all'ora
	meno di:			
0	5	5	0-7	0-4
1	15	10	8-22	5-14
2	30	20	23-37	15-24
3	45	30	38-52	25-34
4	60	40	53-67	35-44
5	75	50	68-82	45-54
6	90	60	83-97	55-64
7	105	70	98-112	65-74
8	120	80	113-127	75-84
9	135	90	128-142	85-94

Code XV.

Temps pendant un grain ou un orage (w_2).

Temps	Sans orage	Avec orage
Pas de précipitation	1	5
Pluie	2	6
Neige	3	7
Grêle	4	8

Code XV.

Weather during a squall or Thunderstorm (w_2).

Weather	Without tlr	With tlr
No precipitation	1	5
Rain	2	6
Snow	3	7
Hail	4	8

Tabella cifrante XV.

Tempo durante un groppo od un temporale (w_2).

Tempo	senza temporale	con temporale
Nessuna precipitazione	1	5
Pioggia	2	6
Neve	3	7
Grandine	4	8

APPENDICE G3

Code abrégé pour messages par radio-téléphonie aux pilotes en vol.

Les messages transmis par radio-téléphonie aux pilotes en vol comprendront :

(*a*) L'heure de l'observation et le nom de la station.

(*b*) Les conditions météorologiques à l'heure et à la station indiquées sous (*a*), sous une des formes suivantes :

ou un exposé en clair,

ou un seul groupe de cinq chiffres; ce groupe aura la forme symbolique :

$$I_n I_n h V w_2$$

donnant l'indicatif de la station, la hauteur des nuages bas et la visibilité selon les Codes de l'Appendice G2 [illegible] suivante :

w_2 = *Le temps*
1 = *Pluie ou bruine*
2 = *Neige ou grêle*
3 = *Orage*
4 = *Tempête*

(*c*) Toute addition en clair que rendraient nécessaire des conditions exceptionnelles qui ne seraient pas comprises dans le groupe de chiffres.

APPENDIX G3.

Abbreviated code for reports to pilots in the air by radio-telephony.

When reports are transmitted to pilots in the air by radio-telephony each report should consist of :

(*a*) The hour of observation and the name of the station.

(*b*) The weather at the time and place referred to in (*a*), in one of the following forms :

Either a statement in plain language or a single group of five figures.

The group will be of the symbolic form :

$$I_n I_n h V w_2$$

giving the index figure of the station, the height of the low cloud, the visibility and the weather in the codes of Appendix [illegible] meaning :

w_2 = *Weather*
1 = *Rain or drizzle*
2 = *Snow or hail*
3 = *Thunderstorm*
4 = *Gale*

(*c*) Any plain language which is necessary owing to exceptional conditions not covered by the group of figures.

APPENDICE G3.

Cifrario abbreviato per bollettino trasmessi radiotelefonicamente ai piloti in volo.

I bollettini trasmessi mediante radiotelefonia ai piloti in volo comprenderanno :

a) L'ora dell'osservazione ed il nome della stazione;

b) Le condizioni meteorologiche all' ora e nella stazione indicata in *a*) sotto una delle forme seguenti :

una descrizione in chiaro.

oppure un sol gruppo, di cinque cifre che avrà la forma simbolica :

$$I_n I_n h V w_2$$

fornente il nominativo della stazione, l'altezza della nube bassa e la visibilità, secondo la tabella cifrante dell'Appen[illegible]guente :

w_2 = *Stato del tempo*
1 = pioggia o pioggerella
2 = neve o grandine
3 = temporale
4 = tempesta

(*c*) Qualunque aggiunta in chiaro resa necessaria da condizioni eccezionali che non risultino comprese nel gruppo cifrato.

APPENDICE G4.

Carte synoptique.

L'échelle de la carte sera, autant que possible l'échelle internationale de 1/10.000.000e, pour les zones plus petites de 1/5.000.000e et pour celles de plus d'importance de 1/20.000.000e.

La direction du vent à chaque station sera indiquée au moyen d'une flèche orientée comme le vent, c'est-à-dire la pointe tournée du côté vers lequel souffle le vent. La vitesse du vent sera exprimée au moyen de barbules ajoutées à la queue de la flèche servant à indiquer la direction, suivant l'échelle de Beaufort de 0 à 12, chaque degré de cette échelle étant représenté par une barbule.

APPENDIX G4.

Synoptic chart.

The scale of the chart should, if possible, be the internationally recommended scale 1 : 10,000,000 for smaller areas 1 : 5,000,000 and for larger areas 1 : 20,000,000.

The wind direction at each station will be indicated by means of an arrow flying with the wind i. e. pointing in the direction in which the wind is blowing. The speed of the wind will be expressed on the Beaufort scale of 0 to 12, by means of flèches added to the tail of the arrow which shows the direction, each degree of the said scale being represented by one flèche. Up to Beaufort number 4,

APPENDICE G4.

Carta sinottica.

La scala della carta sarà, per quanto è possibile, quella internazionale di 1/10.000.000; per le zone più piccole di 1/5.000.000 e per quelle più estese di 1/20.000.000.

La direzione del vento ad ogni stazione sarà indicata per mezzo di una freccia orientata come il vento, cioè con la punta rivolta dal lato verso il quale il vento soffia. La velocità del vento verrà raffigurata per mezzo di barbe aggiunte alla coda della freccia, utilizzata per indicare la direzione, secondo la scala di Beaufort da 0 a 12. Ogni grado di questa scala è rappresentata da una barba.

Jusqu'à la vitesse Beaufort 4, les barbules seront portées sur un seul côté de la flèche; au-dessus de 4, quatre barbules figureront d'un côté, et une, deux, trois, quatre, etc... selon les cas, de l'autre.

Exemple: Un vent du Nord-Ouest, vitesse Beaufort 8 sera représenté de la façon suivante:



La pression sera indiquée au moyen d'isobares et ne sera pas nécessairement donnée séparément pour chaque station. Le temps qu'il fait sera indiqué au moyen de lettres ou de symboles appropriés, de préférence les symboles recommandés par le Comité Météorologique International.

La température sera donnée en degrés entiers (C ou F).

APPENDICE G5.

Cartes schématiques.

Les cartes schématiques seront figurées sur un panneau où est indiquée la position des stations météorologiques. [illegible] vations au fur et à mesure de leur arrivée *et l'autre qui portera les renseignements de l'observation précédente.*

L'échelle des cartes ne devra pas être inférieure à 1:1.000.000e, c'est-à-dire qu'elle pourra être de 1:500.000e mais ne saurait être de 1:5.000.000e.

Le temps, la nébulosité et la visibilité sont indiqués par des accessoires de métal: un rectangle de 5 cm. × 4 cm. figure le temps, au-dessous duquel un rectangle allongé figure la visibilité; sur le premier rectangle, à une hauteur variable suivant l'altitude des nuages bas, un rectangle allongé semblable à celui de la visibilité figure la nébulosité partielle des nuages bas.

(Voir les Tableaux en couleur). *)

the flèches should be all on one side of the arrow; above 4, four flèches should be on one side and one, two, three, four etc... as the case may be, on the other side.

Example: A North West wind, 8 on the Beaufort scale, will be shown as follows:



The pressure is indicated by isobars and need not be shown separately for individual stations. The current weather should be indicated by suitable letters or symbols, preferably the symbols recommended by the International Meteorological Committee.

The temperature should be shown in whole degrees (C or F).

APPENDIX G5.

Skeleton maps.

The skeleton maps will be made on a panel on which the position of the meteorological stations are shown. [illegible] *the observations as they arrive, and on the other the information given by the preceding observation.*

The scale of the maps should not be less than 1 : 1,000,000, that is to say, it can be 1 : 500,000 but must not be 1 : 5,000,000.

The weather, cloud and visibility are indicated by metal accessories: a rectangle 5 cm. × 4 cm. shows the weather; at the bottom of this rectangle a narrow rectangle represents the visibility; on the first rectangle at a height varying according to the altitude of the low cloud, a narrow rectangle similar to that of visibility, represents the amount of low cloud.

(See coloured plates). *)

Fino alla velocità Beaufort 4, le barbe saranno riportate su di un solo lato della freccia, al disopra di 4, quattro barbe figureranno da un lato, ed una, due, tre, quattro, ecc. secondo i casi, figureranno dall'altro lato.

Esempio: un vento di Nord-Ovest, velocità Beaufort 8, sarà rappresentato nel modo seguente:



La pressione sarà indicata per mezzo di isobare e non sarà necessariamente data in modo separato per ciascuna stazione. Il tempo in atto sarà indicato per mezzo di lettere o di simboli appropriati e di preferenza verranno usati i simboli raccomandati dal Comitato Meteorologico Internazionale.

La temperatura sarà data in gradi interi (centigradi o Fahrenheit).

APPENDICE G5.

Carte schematiche.

Le carte schematiche saranno riportate su di un pannello in cui sia indicata la posizione delle stazioni meteorologiche. [illegible] *l'altra che porterà le informazioni dell' osservazione precedente.*

La scala delle carte non dovrà essere inferiore ad 1/1.000 000, vale a dire che essa potrà essere di 1/500.000, ma non potrà essere di 1/5.000.000.

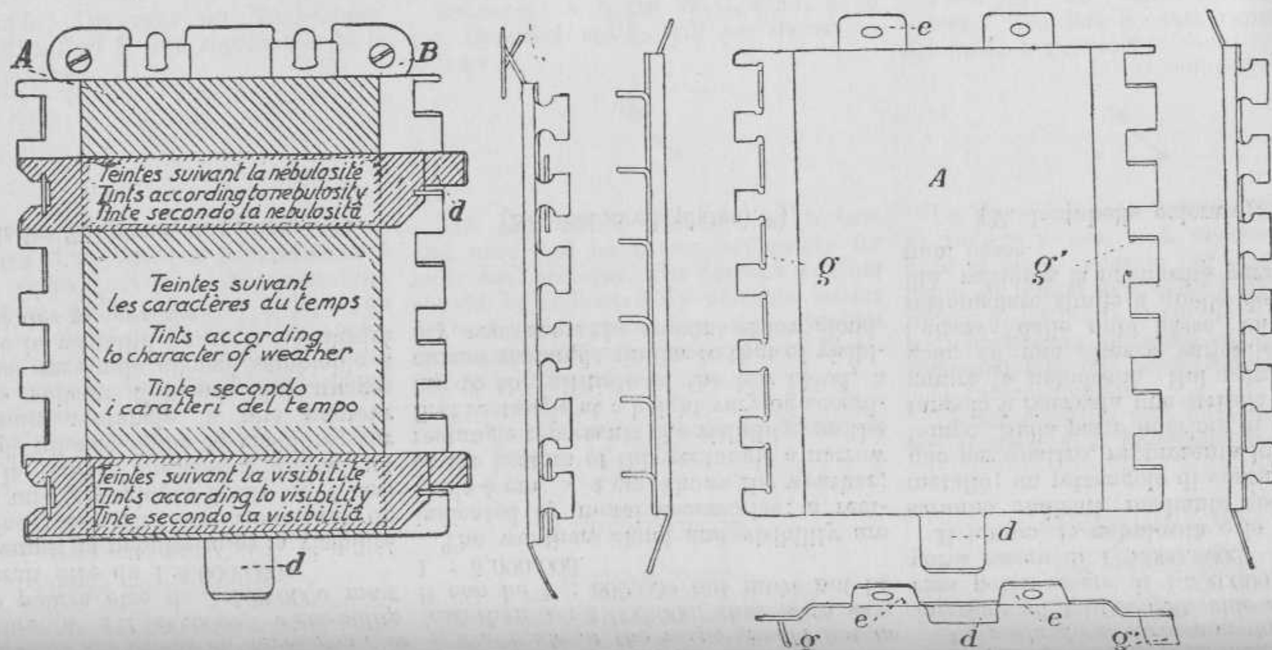
Il tempo, la nebulosità e la visibilità, saranno indicati mediante accessori di metallo; un rettangolo di centimetri cinque per quattro, rappresenta lo stato del tempo. Nella parte inferiore di detto rettangolo è riservata una striscia per raffigurare la nebulosità. Sul primo rettangolo, ad una altezza variabile secondo l'altezza delle nubi basse, una striscia rettangolare simile a quella della visibilità, raffigura la nebulosità parziale delle nubi basse.

(V. le tabelle colorate). *)

---

*) Deze zijn zonder kleuren opgenomen op blz. 164—169.

PLAQUE, BARRETTE ET LAMELLE POUR AFFICHAGE DES CARACTÈRES DU TEMPS (Echelle 1 : 1).
PANEL, CROSS-PIECE AND BLADE FOR EXHIBITING CHARACTER OF WEATHER (Scale 1 : 1).
PLACCA, SBARRETTA E LAMELLA PER ESPOZIONE DEI CARATTERRI DEL TEMPO (Scala 1 : 1).



La plaque A est obtenue par poinçonnage dans une plaque de laiton à l'aide de poinçons, matrices et montages appropriés. Les pattes d'accrochage e, le doigt de manœuvre d de la plaque, ainsi que les griffes de fixation g et g' (rabattues perpendiculairement) sont réglés à la pince après poinçonnage.

Panel A is stamped out of a sheet of brass by means of suitable punches, dies and mounting. The hangers e, the handle d of the panel, as well as the fastening clips g and g' (Bent at right angles) are adjusted by pincers after punching.

La placca A è ottenuta mediante punzonatura da una placca d'ottone a mezzo di punzoni, matrici e montaggio adatti. Le appendici per l'agganciamento ed il dito di manovra d della placca, nonché i ganci di fissaggio g e g' (ribattuti perpendicolarmente), sono aggiustati colla pinza dopo la punzonatura.

La lamelle de fixation B en laiton est poinçonnée en une seule fois.

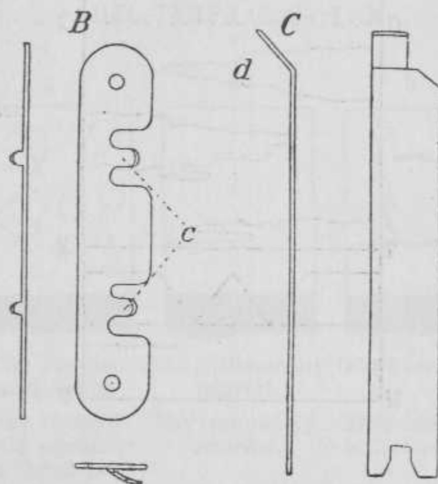
Les deux crochets c de fixation de la plaque sont réglés à la pince après poinçonnage.

The brass fastening blade B is punched in one operation.

The two fastening grips c of the panel are adjusted by pincers after punching.

La lamella di fissaggio B in ottone è punzonata in una sola volta.

I due ganci c di fissaggio della placca sono aggiustati colla pinza dopo la punzonatura.



La barrette de nébulosité ou de visibilité C en laiton est poinçonnée en une seule fois.

Le doigt d de manœuvre de la barrette est réglé à la pince après poinçonnage.

The cross-piece for low cloud or visibility C is punched in one operation.

The handle d of the cross-piece is adjusted by pincers after punching.

La sbarretta di nebulosità o di visibilità C in ottone è punzonata in una sola volta.

Il dito manovra d della sbarretta è aggiustato colla pinza dopo la punzonatura.

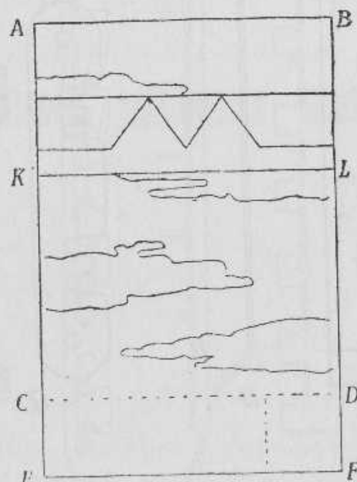
TABLEAU 1. — EXEMPLE DE REPRESENTATION SCHEMATIQUE DES CARACTÈRES DU TEMPS (Échelle 1 : 1)
TABLE 1. — EXAMPLE OF SCHEMATIC REPRESENTATION OF CHARAC TER OF WEATHER (Scale 1 : 1)
TAVOLA 1. — ESEMPIO DI RAPPRESENTAZIONE SCHEMATICA DEI CARATTERI DEL TEMPO (Scala 1 : 1)

ABCD. Nébulosité totale. Ciel 1/4 à 3/4 couvert.
Total amount of cloud. Sky 1/4 to 3/4 covered.
Nebulositá totale. Cielo 1/4 a 3/4 coperto.

KL Altitude des nuages bas: 600 à 1000 mètres.
Height of base of low cloud: 600 to 1000 m.
Altezza delle nubi basse: 600 a 1000 m.

KL. Nébulosité partielle des nuages bas. Ciel 1/2 couvert.
Amount of low cloud. Sky 1/2 covered.
Nebulosità parziale delle nubi basse. Cielo 1/2 coperto.

CDEF. Visibilité 4 à 10 kilomètres.
Visibility 4 to 10 km.



Fond bleu. Taches gris clair.

Barrette blanche.

Barrette gris foncé.

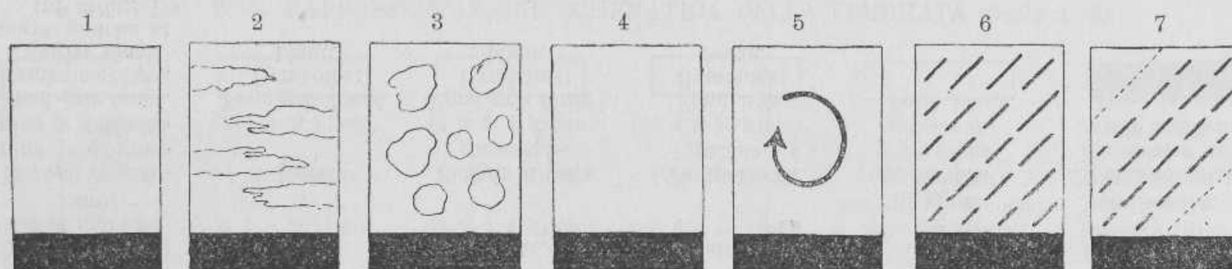
Fond bleu. Taches gris clair.

Barrette 3/4 blanc ivoire 1/4 verte.

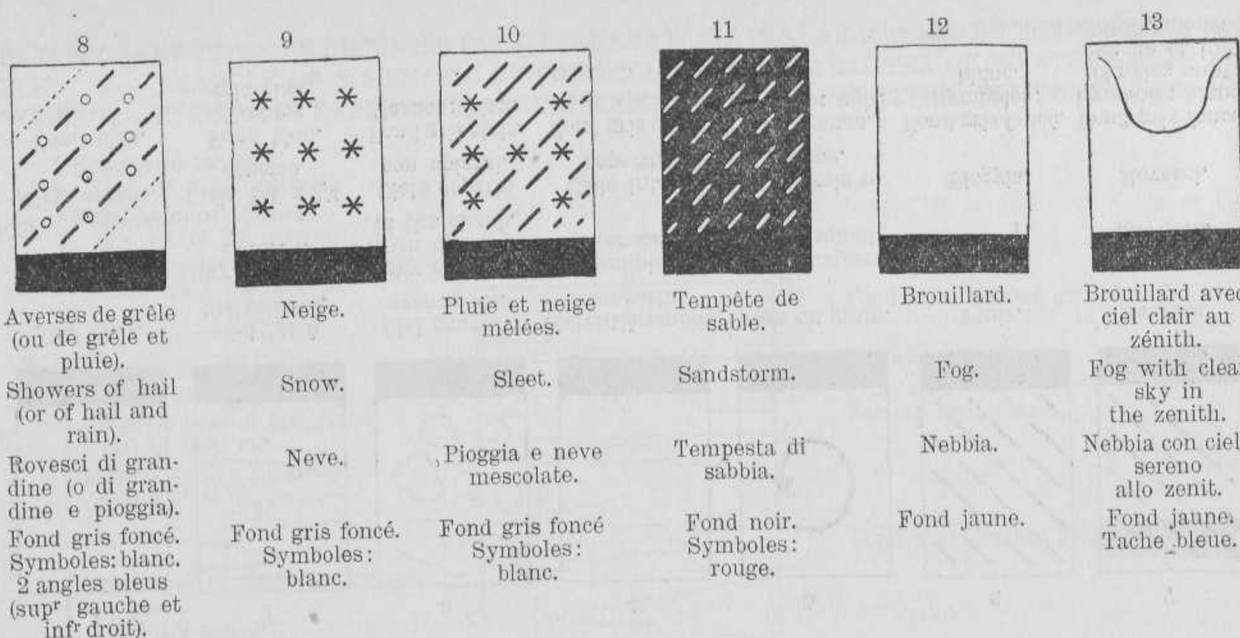
TABLEAU 2. — DIFFERENTS MODES DE REPRESENTATION SCHEMATIQUE DES CARACTERES DU TEMPS (Echelle 1 : 2)

TABLE 2. — DIFFERENT MODES OF SCHEMATIC REPRESENTATION OF CHARACTER OF WEATHER (Scale 1 : 2)

TAVOLA 2. — DIFFERENTI MODI DI RAPPRESENTAZIONE SCHEMATICA DEI CARATTERI DEL TEMPO (Scala 1 : 2)



1	2	3	4	5	6	7
Ciel clair.	Ciel 1/4 à 3/4 couvert.	Ciel couvert avec trous.	Ciel entièrement couvert.	Orage ou grain.	Pluie.	Averses.
Clear sky.	Sky 1/4 to 3/4 covered.	Sky covered (with openings in the cloud).	Sky completely overcast.	Thunderstorm or line squall.	Rain.	Passing showers.
Cielo sereno.	Cielo 1/4 a 3/4 coperto.	Cielo coperto con spiazzi.	Cielo inter. coperto.	Temporale o groppo.	Pioggia.	Rovesci.
Fond bleu.	Fond bleu. Taches: gris clair.	Fond gris clair. Taches: bleu.	Fond gris clair.	Fond rouge. Symbole: noir.	Fond gris foncé. Symboles: blanc.	Fond gris foncé. Symbole: blanc. (Angles supr gauche et infr droit, bleus)



8	9	10	11	12	13
Averses de grêle (ou de grêle et pluie).	Neige.	Pluie et neige mêlées.	Tempête de sable.	Brouillard.	Brouillard avec ciel clair au zénith.
Showers of hail (or of hail and rain).	Snow.	Sleet.	Sandstorm.	Fog.	Fog with clear sky in the zenith.
Rovesci di grandine (o di grandine e pioggia).	Neve.	Pioggia e neve mescolate.	Tempesta di sabbia.	Nebbia.	Nebbia con cielo sereno allo zenit.
Fond gris foncé. Symboles: blanc. 2 angles bleus (sup[r] gauche et inf[r] droit).	Fond gris foncé. Symboles: blanc.	Fond gris foncé Symboles: blanc.	Fond noir. Symboles: rouge.	Fond jaune.	Fond jaune. Tache bleue.

Note. — Les symboles additionnels suivants peuvent être facultativement employés:

a) Deux symboles, semblables aux symboles nos. 9 et 10 ci-dessus mais avec les coins bleus analogues à ceux du symbole nº. 7, pour représenter les ,,averses [illegible]

b) Un symbole, semblable au symbole nº. 8 mais sans coins bleus, pour représenter la précipitation de grêle et pluie lorsqu'elle n'a pas le caractère d'averse.

Note. — Additional symbols as follows may optionnally be employed:

a) Two symbols, similar to symbols Nos. 9 and 10 but with blue corners similar to those of No. 7, for representing ,,snow showers'' and ,,sleet showers''.

b) A symbol, similar to symbol No. 8 but without blue corners, for representing precipitation with hail and rain when the precipitation is not in the form of showers.

Nota. — I simboli addizionali seguenti possono essere facoltativamente impiegati:

a) Due simboli, simili a quelli nº 9 e 10 di cui sopra, ma con degli angoli turchini analoghi a quelli dei simbolo nº 7, per rappresentare i ,,rovesci di neve'' ed i ,,rovesci di pioggia e neve''.

b) Un simbolo, simile a quello nº 8 ma senza angoli turchini per rappresentare la precipitazione di grandine e pioggia quando essa non abbia carattere di rovescio.

TABLEAU 3. — REPRÉSENTATION SCHÉMATIQUE DE LA VISIBILITÉ (Échelle au 1:2).

TABLE 3. — SCHEMATIC REPRESENTATION OF VISIBILITY (Scale 1:2).

TAVOLA 3. — RAPPRESENTAZIONE SCHEMATICA DELLA VISIBILITÀ (Scala 1:2).

de 0 à 1 kilom.	de 1 à 2 kilom.	de 2 à 4 kilom.	de 4 à 10 kilom.	Supérieure à 10 kilom.	Renseignements non parvenus.
0 to 1 kilom.	1 to 2 kilom.	2 to 4 kilom.	4 to 10 kilom.	More than 10 kilom.	Information not received.
da 0 a 1 kilom.	da 1 a 2 kilom.	da 2 a 4 kilom.	da 4 a 10 kilom.	oltre 10 kilom.	Informaz. non pervenuta.
Barrette verte.	Barrette teintée, 3/4 vert, 1/4 blanc ivoire.	Barrette teintée, 1/2 vert, 1/2 blanc ivoire.	Barrette teintée, 1/4 vert, 3/4 blanc ivoire.	Barrette blanc ivoire.	

Nota. — Pour la visibilité inférieure à 1000 mètres, on donnera la visibilité sur la barrette en chiffres rouges de la forme V 50; V 200; V 500.

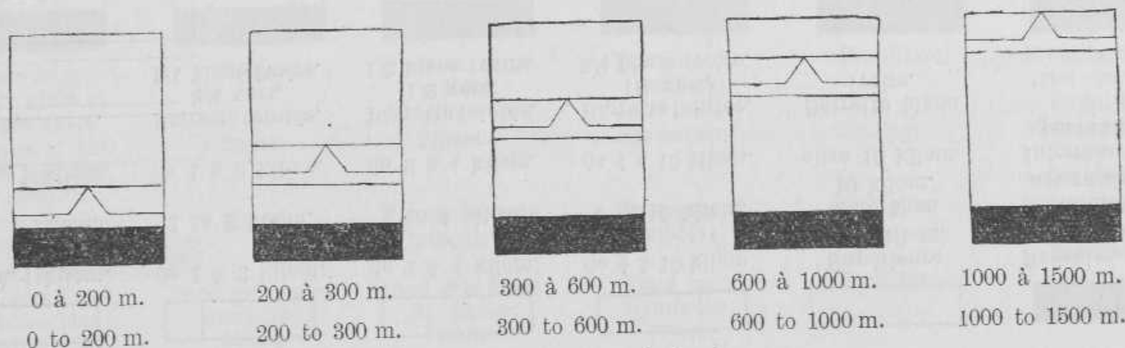
Note. — For visibility less than 1000 metres, the visibility should be given on the plate in red figures in the form V 50; V 200; V 500.

Nota. — Per la visibilità inferiore a 1000 metri, si darà la visibilità sulla sbarretta in cifre rosse della forma: V 50; V 200; V 500.

TABLEAU 4. — REPRESENTATION D'UN CIEL 1/4 COUVERT BAS AUX DIFFERENTES ALTITUDES (Echelle 1 : 2).

TABLE 4. — REPRESENTATION OF SKY 1/4 COVERED WITH LOW CLOUD AT DIFFERENT HEIGHTS (Scale 1 : 2).

TAVOLA 4. — RAPPRESENTAZIONE DI UN CIELO 1/4 COPERTO DA NUBI BASSE ALLE DIVERSE ALTITUDINI (Scala 1 : 2).



Les barrettes sont gris foncé.

Nota. — Lorsque les nuages sont à moins de 200 mètres, la hauteur de base des nuages au-dessus du sol sera donnée en mètres en chiffres rouges sur le symbole du nuage.

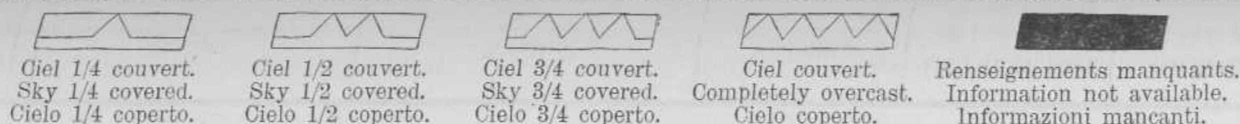
Note. — When the cloud is below 200 metres, the height of the base of the cloud in metres above the ground should be given in red figures on the cloud symbol.

Nota. — Quando le nubi sono a meno di 200 m. l'altezza della base delle nubi al di sopra il suolo sarà data in metri in cifre

TABLEAU 5. — REPRESENTATION SCHEMATIQUE DE LA NEBULOSITE PARTIELLE DES NUAGES BAS.

TABLE 5. — SCHEMATIC REPRESENTATION OF AMOUNT OF LOW CLOUDS.

TAVOLA 5. — RAPPRESENTAZIONE SCHEMATICA DELLA NEBULOSITÀ DELLE NUBI BASSE IN QUARTI.



Ciel 1/4 couvert. Sky 1/4 covered. Cielo 1/4 coperto.	*Ciel 1/2 couvert.* Sky 1/2 covered. Cielo 1/2 coperto.	*Ciel 3/4 couvert.* Sky 3/4 covered. Cielo 3/4 coperto.	*Ciel couvert.* Completely overcast. Cielo coperto.	Renseignements manquants. Information not available. Informazioni mancanti.

Les barrettes sont gris foncé.

TABLEAU 6. — COULEURS À EMPLOYER.
TABLE 6. — COLOURS TO BE EMPLOYED.
TAVOLA 6. — COLORI DA IMPIEGARE.

(Blanc.)	Barrettes de nébulosité des nuages bas.	Cross-piece for low cloud amount.	Sbarrette di nebulosità bassa.
(Noir.)	Partie inférieure des plaques. Barrettes noires. Orage. Tempête de sable.	Lower part of panels. Black cross-piece. Thunderstorm. Sandstorm.	Parte inferiore della placche. Sbarrette nere. Temporale. Tempesta di sabbia.
(Gris clair.)	Plaquettes de nébulosité.	Panels for cloud amount.	Placche della nebulosità.
(Gris foncé.)	Nuages bas. Pluie. Averses. Grêle. Neige. Pluie et neige mêlées.	Low clouds. Rain. Passing showers. Hail. Snow. Sleet.	Nubi basse. Pioggia. Rovesci. Grandine. Neve. Pioggia e neve.
(Jaune.)	Brouillard.	Fog.	Nebbia.
(Vert.)	Visibilité.	Visibility.	Visibilità.
(Bleu.)	Ciel clair. Ciel 1/4 à 3/4 couvert. Ciel couvert avec trous. Averses. Grêle. Brouillard avec ciel clair au zénith.	Clear sky. 1/4 to 3/4 overcast. Sky covered (with openings in the cloud). Passing showers. Hail. Fog with clear sky in zenith.	Cielo sereno. Cielo 1/4 a 3/4 coperto. Cielo coperto con spiazzi. Rovesci. Grandine. Nebbia con cielo sereno allo zenit.
(Rouge.)	Grain. Orage. Tempête de sable.	Squall. Thunderstorm. Sandstorm.	Groppo. Temporale. Tempesta di sabbia.
(Blanc ivoire.)	Visibilité.	Visibility.	Visibilità.

APPENDICE G6.

Tableau synoptique pour l'affichage des renseignements aux aérodromes.

1. Les tableaux d'affichage auront la forme ci-après qui est sensiblement la même que celle recommandée par le Comité Météorologique International. Celle-ci est basée sur ce principe que les renseignements présentant le plus d'importance pour la sécurité de la navigation aérienne doivent précéder ceux qui touchent de moins près à la sécurité et qui ont peut-être plus d'importance pour une exploitation économique. La forme est la suivante:

APPENDIX G6.

Tabular form for exhibition of information on aerodromes.

1. The exhibition of information on aerodromes will be in the form hereafter which is practically the same as that recommended by the International Meteorological Committee. Such form is based on the principle that the information of greatest importance to safety of navigation should precede the information which affects safety to a smaller degree, and has perhaps more importance for economic working. The form is as follows:

APPENDICE G6.

Specchio sinottico per l'affissione delle informazioni negli aeroporti.

1. Le tabelle di affissione avranno la forma qui sotto riportata, che è sensibilmente la stessa di quella raccomandata dal Comitato Meteorologico Internazionale. Detta forma si basa sul principio che le informazioni che presentano maggiore importanza per la sicurezza della navigazione aerea, debbano precedere quelle che interessano meno da vicino detta sicurezza e che hanno forse maggior significato per quanto è relativo ad una gestione. La forma è la seguente:

Heure	Station	Temps	Visibilité	Hauteur de la base des nuages bas	Nébulosité des nuages bas

Hour	Station	Weather	Visibility	Height of base of low cloud	Amount of low cloud

Ora	*Stazione*	*Tempo*	*Visibilità*	*Altezza della base delle nubi basse*	*Nebulosità delle nubi basse*

2. Les autres renseignements concernant le climat d'une voie aérienne déterminée peuvent être donnés à droite du tableau ci-dessus. Les renseignements utiles pour une voie aérienne située dans une région tempérée seront indiqués comme suit:

2. Other information depending on the climate of the airway concerned may also be given to the right of the above table. The information suitable to an airway situated in the temperate zone is as follows:

2. Le altre informazioni concernenti il clima di una rotta aerea determinata, possono essere date a destra dello specchio di cui sopra. Le informazioni utili per una rotta aerea situata in una regione temperata saranno indicate come segue:

Nébulosité totale	Direction et force du vent	Temps passé	Vent à 1000 m.

Total amount of cloud	Direction and force of wind	Past weather	Wind at 1000 m.

Nebulosità totale	Direzione e forza del vento	Tempo passato	Vento a 1000 metri

Note: L'heure figurant sur ce tableau devra toujours être indiquée de façon précise, afin de ne pas prêter à confusion, par exemple: entre l'heure normale et l'heure d'été, ou entre l'heure T.M.G. et l'heure de l'Europe centrale.

3. La vitesse et la direction du vent en altitude seront indiquées selon le tableau suivant:

Note. The hour to be used in this form should always be clearly indicated to prevent any risk of confusion, e. g. between Standard and Summer time, or between G. M. T. and Mid-European time.

3. Arrangements should be made for showing the wind at different heights in the following form:

Nota. L'ora figurante su questo specchio dovrà sempre essere indicata in modo preciso onde non prestarsi a confusione, peresempio fra l'ora normale e l'ora estiva o tra l'ora del tempo medio di Greenwich e l'ora del tempo medio dell'Europa centrale.

3. La velocità e la direzione del vento in altezza saranno indicate come nello specchio seguente:

Trajet aérien de .... à ....

Sondage météorologique du .... 192.....

Heure	Localité	Vent	au sol	à 500 m.	à 1000 m.	à 1500 m.	à 2000 m.	à 3000 m.	à 4000 m.	Remarques et Avertissements
		Direction (venant de)								
		Vitesse (Km/H)								
		Direction (venant de)								
		Vitesse (Km/H)								

Air Route from .... *to* ....

Upper winds dated .... 192.....

Time	Place	Wind	On the ground	at 500 m.	at 1000 m.	at 1500 m.	at 2000 m.	at 3000 m.	at 4000 m.	Remarks
		Direction (coming from)								
		Speed (K/hr)								
		Direction (coming from)								
		Speed (K/hr)								

Tragitto aereo da .... a ....

Lancio di pallone pilota del .... 192.........

Ora	Località	Vento	al suolo	a 500 m.	a 1000 m.	a 1500 m.	a 2000 m.	a 3000 m.	a 4000 m.	Note e Segnalazioni
		Direzione (proveniente da)								
		Velocità (K^m p. ora)								
		Direzione (proveniente da)								
		Velocità (K^m p. ora)								

APPENDICE G7.

Messages d'avertissement de phénomènes dangereux et d'amélioration du temps.

I. Généralités.

Les postes météorologiques d'observation rédigeront et transmettront sans [illegible] énumérés aux paragraphes suivants. *Lorsque le message est transmis par T. S. F., il est recommandé de demander un accusé de réception.*

Lorsque ces messages sont chiffrés, ils sont transmis dans la forme suivante:

1. Un mot indiquant la nature des renseignements transmis (grain, brouillard, neige, etc.).

2. Le nom en clair de la station où les observations sont effectuées.

3. Un groupe de quatre chiffres GGgg indiquant l'heure T. M. G. en heures et minutes, à laquelle les observations ont été effectuées.

4. Un ou plusieurs groupes de chiffres dont la signification varie selon les avertissements. La signification des symboles figure à l'Appendice G2; pour plus de clarté, la signification de certains symboles est reproduite ci-dessous.

II. Phénomènes dangereux.

A. Grains et orages.

Les avertissements de grains et d'orages sont rédigés et transmis dans les cas suivants:

APPENDIX G7.

Warnings of dangerous phenomena and improvements of weather.

1. General.

Meteorological observing stations will prepare and transmit without delay and [illegible] in the following paragraphs. *When the report is transmitted by W/T it is recommended that acknowledgment of receipt be demanded.*

These reports, when in code, are transmitted in the following form:

1. An index word indicating the nature of the information transmitted (storm, fog, snow, etc.).

2. The name in clear of the station at which the observations are made.

3. A group of four figures GGgg indicating the time G. M. T., in hours and minutes, at which the observations were made.

4. One or more figure groups, the meaning of which varies according to the warnings. The meanings of the symbols appear in Appendix G2; for greater clearness the meaning of certain symbols is given below.

II. Dangerous phenomena.

A. Squalls and thunderstorms.

Warnings of squalls and thunderstorms are issued in the following cases:

APPENDICE G7.

Messaggi di informativi di fenomeni pericolosi e di miglioramenti del tempo.

I. Generalità.

Le stazioni meteorologiche di osservazione redigeranno e trasmetteranno, [illegible] numerati ai paragrafi seguenti. *Quando il messaggio viene trasmesso mediante radiotelegrafia si raccomanda di richiedere il ricevuto.*

Quando questi messaggi sono cifrati, essi dovranno essere trasmessi nella forma seguente:

1. Una parola indicante la natura delle informazioni trasmesse (groppo, nebbia, neve, ecc.).

2. Il nome in chiaro della stazione in cui le osservazioni vengono effettuate.

3. Un gruppo di quattro cifre GGgg indicante l'ora (ora e minuti) di tempo medio Greenwich in cui le osservazioni vengono effettuate.

4. Uno o parecchi gruppi di cifre, il cui significato varia secondo le informazioni. Il significato dei simboli figura nel l'appendice G2; per maggior chiarezza il significato di alcuni simboli è riportato in quanto segue.

II. Fenomeni pericolosi.

A. Groppi e temporali.

Le informazioni di groppi e di temporali vengono redatte e trasmesse nei casi seguenti:

1. Quand un orage survient à la station ou à une distance de la station telle que l'on puisse observer de la station la direction dans laquelle l'orage se déplace.

2. Quand un grain caractérisé passe au-dessus de la station.

Forme des messages.

Les avertissements de grains et d'orages sont rédigés dans la forme suivante:

Grain Nom de la station GGgg DF_mw_2TT

Le groupe DF_mw_2TT se traduit comme suit:

D = Direction d'où vient le phénomène (rose de 0 à 8, 1 = NE, 3 = SE..... 8 = N).

F_m = Force maxima du vent pendant le grain ou l'orage selon l'échelle de Beaufort avec les modifications suivantes:

0 = force 10; 1 = force 11;
2 = force 12; 3 = force 0 à 3;
4 = force 4; 5 = force 5, etc.

w_2 = Temps pendant le grain ou l'orage (Voir le tableau ci-après).

TT = Température après l'arrivée du phénomène (indication facultative).

1. When a thunderstorm occurs at the station or at such a distance from the station that the direction of motion of the storm can be observed from the station.

2. When a definite squall passes over the station.

Form of the reports.

Warnings of squalls and thunderstorms are prepared in the following form:

Grain Name of station GGgg DF_mw_2TT

The group DF_mw_2TT is decoded as follows:

D = Direction from wich the phenomenon arrives (rose of 0 to 8, 1 = NE, 2 = E, 3 = SE..... 8 = N).

F_m = Maximum force of wind during the storm or thunderstorm on the Beaufort scale with the following modifications:

0 = force 10; 1 = force 11;
2 = force 12; 3 = force 0 to 3;
4 = force 4; 5 = force 5, etc.

w_2 = weather during the storm or thunderstorm (See table below).

TT = temperature after arrival of phenomenon (optional).

1. Quando un temporale sopravviene nella stazione o ad una distanca da poter essere osservata dalla stazione medesima la direzione dalla quale il temporale proviene.

2. Quando un groppo caratterizzato passa al di sopra della stazione.

Forma di messaggi.

Le informazioni di groppi e di temporali sono redatte secondo la forma seguente:

Groppo Nome della stazione GGgg DF_mw_2TT

Il groppo DF_mw_2TT si traduce come segue:

D = Direzione di provenienza del fenomeno (rosa da 0 ad 8, 1 = NE, 3 = SE..... 8 = N).

F_m = Forza massima del vento durante il groppo od il temporale, secondo la scala di Beaufort colle modificazioni seguenti:

0 = forza 10; 1 = forza 11; 2 = forza 12; 3 = forza 0 a 3; 4 = forza 4; 5 = forza 5 ecc.

w_2 = Tempo durante il groppo o il temporale (vedi la tabella sottostante).

TT = Temperatura dopo l'arrivo de fenomeno (indicazione facoltativa).

Temps pendant le grain ou l'orage : w_2

Temps	*sans orage*	*avec orage*
Pas de précipitation . .	1	5
Pluie	2	6
Neige	3	7
Grêle	4	8

Weather during the storm or thunderstorm : w_2

Weather	*without tlr*	*with tlr*
No precipitation.	1	5
Rain.	2	6
Snow	3	7
Hail.	4	8

Stato del tempo durante il groppo od il temporale : w_2

Tempo	*senza temporale*	*con temporale*
Nessuna precipitazione	1	5
Pioggia	2	6
Neve	3	7
Grandine	4	8

B. Brouillard ou mauvaise visibilité.

Les avertissements de brouillard ou de mauvaise visibilité sont rédigés et transmis dans les cas suivants:

1. Quand, le jour ou la nuit, la visibilité (1) diminuant par suite du brouillard ou d'un météore ne faisant pas l'objet d'un avertissement special, devient inférieure à 1.000 m.

2. Quand la visibilité, ayant été inférieure à 1.000 mètres, diminue encore et devient inférieure à 200 mètres.

B. Fog or bad visibility.

Warnings of fog or bad visibility are issued in the following cases:

1. When the visibility 1), decreasing on account of the fog or other phenomenon not being itself the subject of a special warning, becomes less than 1,000 metres.

2. When the visibility, having been less than 1,000 metres further decreases and becomes less than 200 metres.

B. Nebbia o cattiva visibilità.

Le informazioni di nebbia o di cattiva visibilità dovranno essere redatte e trasmesse nei casi seguenti:

1. Allorchè, di giorno o di notte, la visibilità (1) (diminuente per effetto della nebbia o di una meteora non formante oggetto di una informazione speciale) diviene inferiore a 1.000 metri.

2. Quando la visibilità (che si è mostrata inferiore ai 1.000 metri) diminuisce ancora e diviene inferiore ai 200 metri.

---

(1) L'obscurité provenant d'un défaut d'éclairement (nuit, éclipse, etc.), ne doit pas être confondue avec la mauvaise visibilité qui résulte d'un trouble de l'atmosphère dans le champ de vision horizontal de l'observateur (par exemple: brouillard, neige, poussière, etc...).

(1) Obscurity arising from lack of light (night, eclipse, etc.) must not be confused with bad visibility which arises from elements present in the atmosphere in the horizontal field of vision of the observer (e. g. fog, snow, dust, etc.).

(1) L'oscurità proveniente da mancanza di illuminazione (notte, ecclisse, ecc.) non deve essere confusa colla cattiva visibilità che risulta da una torbidezza dell' atmosfera nel campo di vista orizzontale dell' osservatore (per esempio: nebbia, neve, polvere, ecc...).

Forme des messages.

Les avertissements de brouillard ou de mauvaise visibilité sont rédigés dans la forme suivante :

Brouillard Nom de la station GGgg xxVhL

On pourra, facultativement indiquer en clair à la fin du message la distance en mètres de l'objet le plus éloigné dont on distingue la forme.

(Le groupe xxVhL est le premier des deux groupes de cinq chiffres pour messages horaires de l'Appendice G2, Section II, C, *a*) donnant la signification de xx).

C. Ciel bas.

Les avertissements de ciel bas sont rédigés et transmis dans les cas suivants :

1. Quand la hauteur de la base de la couche nuageuse la plus basse diminue et tombe au-dessous de 200 mètres.

2. Quand la hauteur de la base de la couche nuageuse la plus basse, ayant été inférieure à 200 mètres, diminue encore et tombe au-dessous de 50 mètres.

3. Quand la nébulosité des nuages inférieurs à 200 mètres devient supérieure à 3/4 couvert (par exemple stratus enva-

Les avertissements de ciel bas sont rédigés dans la forme suivante :

Ciel bas Nom de la station GGgg xxVhL

D. Neige.

Les avertissements de neige sont rédigés et transmis au début d'une chute de neige, ou de pluie et de neige mélangées, ou de pluie et de grêle mélangées; toutefois lorsque la précipitation sera accompagnée des phénomènes caractéristiques du grain, le message sera rédigé suivant la forme A (Grains et Orages).

Forme des messages.

Les avertissements de neige sont rédigés dans la forme suivante :

Neige Nom de la station GGgg xxVhL

E. Vent violent.

Les avertissements de vent violent ou de rafales violentes sont rédigés et transmis dans les cas suivants :

1. Quand le vent atteint ou dépasse la force 7 Beaufort.

2. Quand le vent atteint ou dépasse la force 9 Beaufort.

Form of the reports.

Warnings of fog or bad visibility are prepared in the following form :

Fog Name of station GGgg xxVhL

Optionally, the distance in metres of the furthest object the nature of which can be distinguished, may be added in clear at the end of the report.

(The group xxVhL is the first of the two five-figure groups for hourly reports, in Appendix G2, Section II, C. (*a*) where the meaning of xx is given).

C. Low cloud.

Warnings of low cloud are issued in the following cases :

1. When the height of the base of lowest cloud decreases and falls below 200 metres.

2. When the height of the base of lowest cloud having been below 200 metres, decreases still further and falls below 50 metres.

3. When the total amount of sky covered with low clouds below 200 metres becomes more than 3/4 (for example,

Warnings of low cloud are prepared in the following form :

Cloud Name of station GGgg xxVhL

D. Snow.

Warnings of snow are issued at the commencement of a fall of snow, of sleet or of rain and hail together; however, when the precipitation is accompanied by the phenomenon characteristic of a squall, the report is to be made in the form A, above (Squalls and Thunderstorms).

Form of the reports.

Warnings of snow are prepared in the following form :

Snow Name of station GGgg xxVhL

E. Gale.

Warnings of gales or high winds are issued in the following cases :

1. When the wind reaches or exceeds force 7 on the Beaufort scale.

2. When the wind reaches or exceeds force 9 on the Beaufort scale.

Forma dei messaggi.

Le informazioni di nebbia o di cattiva visibilità vengono redatte unsando la forma seguente :

Nebbia Nome della stazione GGgg xxVhL

Si potrà, facoltativamente, indicare in chiaro, alla fine del messaggio, la distanza in metri dell'oggetto più lontano di cui si distingua la forma.

(Il gruppo xxVhL è il primo dei due gruppi di cinque cifre per i messaggi orari dell'appendice G2 Sezione II, C (*a*) fornendo il significato di xx).

C. Cielo basso.

Le informazioni di cielo basso dovranno essere redatte e trasmesse nei casi seguenti :

1. Quando l'altezza della base dello strato nuvoloso, il più basso, diminuisce e scende al di sotto dei 200 metri.

2. Quando l'altezza della base dello strato nuvoloso, il più basso, che si è presentato inferiore ai 200 metri, diminuisce ancora scende al di sotto dei 50 metri.

3. Quando la nebulosità delle nubi inferiori a 200 metri diviene superiore alla frazione 3/4 di copertura (per esempio

Le informazioni di cielo basso sono redatte secondo la forma seguente :

Cielo basso Nome della stazione GGgg xxVhL.

D. Neve.

Le informazioni di neve sono redatte e trasmesse all'inizio di una caduta di neve, o di pioggia e neve mescolate, o di pioggia e grandine mescolate. Tuttavia, allorchè la precipitazione sarà accompagnata dai fenomeni caratteristici del groppo, il messaggio sarà redatto secondo la forma A (Groppi e Temporali).

Forma dei messaggi.

Le informazioni di neve sono redatte nella forma seguente :

Neve Nome della stazione GGgg xxVhL.

E. Vento violento.

Le informazioni di vento violento o di raffiche violente debbono essere redatte e trasmesse nei casi seguenti :

1. Quando il vento raggiunge e sorpassa la forza 7 Beaufort.

2. Quando il vento raggiunge o sorpassa la forza 9 Beaufort.

Forme des messages.

Les avertissements de vent violent sont rédigés dans la forme suivante:

Vent Nom de la station GGgg DDF_mXX

Dans le groupe DDF_mXX les symboles XX représentent des chiffres facultatifs, la signification des autres symboles figure à l'Appendice G2.

Quand le vent souffle par rafales séparées par des moments calmes, on remplace dans le message le mot ,,Vent'' par le mot ,,Rafales'' et F_m indique la force maxima du vent dans les rafales.

III. Amélioration du temps.

A. Visibilité.

Les avis de visibilité sont rédigés et transmis quand la visibilité, primitivement inférieure à 200 mètres, s'est améliorée et est devenue supérieure à 500 mètres depuis au moins 10 minutes.

Forme des messages.

Les avis de visibilité sont rédigés dans la forme suivante:

Visib Nom de la station GGgg xxVhL

Note. — Ce message peut encore être [illegible] où hhh représente la distance en mètres de l'objet le plus éloigné dont on distingue la forme.

Form of the reports.

Warnings of gales are prepared in the following form:

Gale Name of station GGgg DDF_mXX

In the group DDF_mXX the symbols XX represent optional figures; the meanings of the other symbols appear in Appendix G2.

When the wind blows in squalls separated by moments of calm, the word ,,gale'' in the report is replaced by the word ,,squalls'' and F_m indicates the maximum force of the wind in squalls.

III. Improvement of weather.

A. Visibility.

Reports of visibility are issued when the visibility originally less than 200 metres, has improved and has remained more than 500 metres for at least 10 minutes.

Form of the reports.

Reports of visibility are prepared in the following form:

Visib Name of station GGgg xxVhL

N.B. This Report can be prepared in [illegible] where hhh represents the distance in metres of the furthest object the nature of which can be distinguished.

Forma dei messaggi.

Le informazioni di vento violento sono redatte nella forma seguente:

Vento Nome della stazione GGgg DDF_mXX

Nel gruppo DDF_mXX i simboli XX rappresentano delle cifre facoltative. Il significato degli altri simboli figura nell' appendice G2.

Quando il vento soffia a raffiche, separate da momenti di calma, si sostituisce nel messaggio la parola ,,Vento'' con la parola ,,le raffiche'', ed F_m indicherà la forza massima del vento durante le raffiche.

III. Miglioramento del tempo.

A. Visibilità.

Le informazioni di visibilità dovranno essere redatte e trasmesse quando la visibilità antecedentemente inferiore a 200 metri, ha subito un miglioramento ed è divenuta superiore a 500 metri da almeno 10 minuti.

Forma dei messaggi.

Le informazioni di visibilità sono redatte secondo la forma seguente:

Visib Nome della stazioneGGgg xxVhL.

Nota. Questo messaggio può anche [illegible] dove hhh rappresenta la distanza in metri dell'oggetto più lontano di cui si distingua la forma.

B. Plafond.

L'amélioration du plafond peut se produire de deux manières: par élévation de la couche nuageuse ou par déchirement de cette couche.

1er Cas. Les avis d'amélioration par élévation du plafond sont rédigés et transmis quand la couche nuageuse, primitivement inférieure à 50 mètres, est remontée au-dessus de 100 mètres depuis au moins 10 minutes.

2e Cas. Les avis d'amélioration par déchirement du plafond sont rédigés et transmis quand les nuages étant plus bas que 200 mètres avec nébulosité des nuages bas supérieure à 3/4 couvert, la nébulosité a diminué et est restée inférieure à 3/4 couvert depuis au moins 10 minutes.

Forme des messages.

Les avis d'amélioration du plafond sont rédigés dans l'une des formes suivantes:

1er Cas. Amélioration par élévation du plafond.

Plafond Nom de la station GGgg xxVhL

B. Low cloud.

Improvement in low cloud may occur in two ways: by elevation of the base of low cloud or by dissipation of the cloud.

1st Case. Reports of improvement by elevation of the base of low cloud are issued when the layer of cloud, originally lower than 50 metres, has risen to more than 100 metres and has remained above 100 metres for at least 10 minutes.

2nd Case. Reports of improvement by dissipation of the cloud are issued when the clouds being below 200 metres with total amount of sky covered with low clouds more than 3/4, the amount of sky covered has decreased and has remained less than 3/4 for at least 10 minutes.

Form of the reports.

Reports of improvement in low cloud are prepared in the following forms:

1st Case. (Improvement by elevation of the base of low clouds).

Lifting Name of station GGgg xxVhL

B. Altezza dello strato nuvoloso più basso.

Il miglioramento nella copertura del cielo si può produrre in due modi: per elevazione dello strato nuvoloso o per frazionamento di detto strato.

1°. Caso. Le informazioni di miglioramento per elevazione vengono redatte e trasmesse allorchè lo strato nuvoloso, precedentemente situato ad una altezza inferiore ai 50 metri, è risalito al disopra dei 100 metri a partire da almeno 10 minuti.

2°. Caso. Le informazioni di miglioramento per frazionamento vengono redatte e trasmesse (con nubi situate ad un livello inferiore ai 200 metri e nebulosità delle nubi basse maggiore di 3/4) quando la nebulosità ha subito diminuzione ed è rimasta inferiore ai 3/4 a partire da almeno 10 minuti.

Forma dei messaggi.

Le informazioni del miglioramento della copertura nuvolosa sono redatte secondo una delle forme seguenti:

1°. Caso. Miglioramenti per elevazione, altezza della copertura.

Nome della stazione GGgg xxVhL.

2e Cas. Amélioration par déchirement du plafond.

Eclaircie Nom de la station GGgg xxVhL

C. Fin de neige.

Les avis de fin de neige sont rédigés et transmis quand la chute de neige a cessé depuis au moins 10 minutes.

Forme des messages.

Les avis de fin de neige sont rédigés dans la forme suivante:

Fin de neige Nom de la station GGgg xxVhL EEE'E'

où EE représente en centimètres entiers l'épaisseur de la couche de neige tombée pendant la chute signalée par le message.

Au cas où une couche de neige préexistante subsiste, les chiffres E'E' donnent en centimètres entiers l'épaisseur totale de la couche résultante. S'il n'y a pas de couche préexistante de neige, E'E' répètent l'épaisseur EE.

D. Accalmie.

Les avis d'accalmie sont rédigés et transmis quand le vent ayant atteint la force 8 Beaufort a diminué de force et n'a pas dépassé la force 6 Beaufort depuis au moins 10 minutes.

Forme des messages.

Les avis d'accalmie sont rédigés dans la forme suivante:

Accalmie Nom de la station GGgg DDFXX

où les symboles XX représentent des chiffres facultatifs.

APPENDICE G8.

Signaux au sol.

Les signaux au sol sont destinés à indiquer à un aéronef passant au-dessus d'un aérodrome le temps qu'il fait aux stations voisines qui sont situées sur une voie aérienne.

On dispose sur le sol, pour chaque station pour laquelle on désire fournir des renseignements, quatre panneaux indiquant:

L'indicatif de la station, figuré par une lettre.

La hauteur de base des nuages bas.

La visibilité.

Le temps.

L'ordre de ces symboles se lira de gauche à droite, la lettre de la station étant lue à l'endroit.

2nd Case. (Improvement by dissipation of the cloud).

Clearing Name of station GGgg xxVhL

C. Cessation of snow.

Reports of cessation of snow are issued when the fall of snow has ceased for at least 10 minutes.

Form of the reports.

Reports of cessation of snow are prepared in the following form:

Snowend Name of station GGgg xxVhL EEE'E'

where EE represents in whole centimetres the depth of the layer of snow fallen during the fall notified by the report.

In case a pre-existent layer of snow is present the figures E'E' give in whole centimetres the total thickness of the resulting layer. If there is no pre-existing layer of snow E'E' repeat the thickness EE.

D. Decrease of gale.

Reports of decrease of gale are issued when the wind having reached force 8 on the Beaufort scale, has decreased in force and has not exceeded force 6 on the Beaufort scale for at least 10 minutes.

Form of the reports.

Reports of decrease of gale are prepared in the following form:

Galend Name of station GGgg DDFXX

where the symbols XX represent optional figures.

APPENDIX G8.

Ground signals.

The ground signals are intended to indicate to an aircraft passing over an aerodrome, the existing weather at neighbouring stations on aerial routes.

For each station for which information is displayed, four panels will be placed on the ground showing:

The station index, to be given by a letter,

The height of the base of low cloud,

The visibility,

The weather,

The order of these symbols will be from left to right when the letter indicating the station is in its upright position.

2°. Caso. Miglioramento per frazionamento:

Spiazzo di sereno Nome della stazione GGgg xxVhL.

C. Fine di nevicata.

Le informazioni della fine di nevicata dovranno essere redatte e trasmesse allorchè la precipitazione della neve sia cessata da almeno 10 minuti.

Forma dei messaggi.

Le informazioni della fine di nevicata sono redatte secondo la forma seguente:

Fine di nevicata Nome della stazione GGgg xxVhL EEE'E'

dove EE rappresenta, in centimetri interi, lo spessore dello strato di neve caduto durante la precipitazione segnalata dal messaggio.

Nel caso in cui esista uno strato di neve caduto in precedenza, le cifre E'E' forniscono, in centimetri interi, lo spessore totale dello strato risultante. Se non vi è stata caduta precedente di neve, le cifre E'E' ripetono lo spessore EE.

D. Indebolimenti di vento.

Le informazioni di indebolimento di vento dovranno essere redatte e trasmesse allorchè il vento dopo aver raggiunta la forza 8 Beaufort, è diminuito di intensità senza aver superata la forza 6 [illegible]

Forma dei messaggi.

Le informazioni di indebolimento di vento sono redatte secondo la forma seguente:

Indebolimento di vento Nome della stazione GGgg DDFXX

dove i simboli XX rappresentano delle cifre facoltative.

APPENDICE G8.

Segnalazioni al suolo.

Le segnalazioni al suolo sono destinate ad indicare ad un aeromobile che passi al disopra di un aeroporto il tempo che fa nelle stazioni vicine che sono situate su di una rotta aerea si dispongono sul suolo, per ogni stazione per la quale si desiderano fornire informazioni, quattro pannelli indicanti:

Il nominativo della stazione, rappresentato da una lettera;

L'altezza della base delle nubi basse;

La visibilità;

Lo stato del tempo.

L'ordine di questi simboli si leggerà da sinstra a destra poichè la lettera della stazione è letta per diritto.

Les Codes employés seront :

Hauteur de base des nuages bas	Code VII du Code international pour messages météorologiques.
Visibilité :	Code IV de l'Appendice G2.
Temps :	Sera indiqué soit par des chiffres, soit par les symboles de la Planche 2 ci-après.

Chaque panneau consiste en une aire rectangulaire de couleur (blanche) distincte de la surface de l'aérodrome. Chaque panneau mesure 8 m. × 6 m.

Il devra y avoir environ 3 mètres entre l'extrémité de chaque panneau et l'extrémité du panneau suivant.

Les séries de panneaux donnant, sur les aérodromes, les observations des différentes stations seront placées à une distance convenable les unes des autres (distance qui ne sera pas inférieure à six mètres).

Le panneau indicatif porte une lettre majuscule fixée de façon permanente. Les autres panneaux portent 11 carreaux *) dont chaque côté mesurera un mètre; chaque carreau se compose de deux sections, l'une fixe, l'autre articulée à l'aide de charnières. Chacun des

The codes used will be:

Height of base of low cloud:	Code VII of the International code for meteorological messages.
Visibility:	Code IV of Appendix G2.
Weather:	Will be indicated either by the figures or by the symbols of Plate 2 below.

Each panel will consist of a rectangular background of a colour (white) distinct from the normal surface of the aerodrome. Each panel will be 8 m. × 6 m.

There should be approximately 3 metres clear space between the edge of one panel and the edge of the succeeding panel.

The series of panels for each station should be separated by a suitable distance from the series of panels for another station. This distance should not be less than six metres.

The panel for the station index will have on it a single capital letter permanently fixed. The remaining panels will each have on them 11 diamond-shaped boards *) each side of which should be 1 metre; each board consists of 2 sections, one fixed, the other mov-

I cifrari impiegati saranno:

Altezza della base delle nubi basse.	Tabella cifrante VII del cifrario internazionale per bollettini meteorologici.
Visibilità:	Tabella cifrante IV del l'Appendice G2.
Stato del tempo:	Sarà indicato sia mediante le cifre, sia mediante i simboli della tavola 2 annessa.

Ogni pannello è costituito da un'area rettangolare di un colore (bianco) distinto dalla superficie dell'aeroporto. Ogni pannello misura metri 8 per 6.

Dovranno intercedere circa 3 metro fra l'estremità di ogni pannello e l'estremità contigua del pannello che segne.

Le serie di pannelli che forniscono, sugli aeroporti, le osservazioni delle differenti stazioni saranno collocate and una distanza conveniente le une dalle altre (distanza che non sarà inferiore ai 6 metri).

Il pannello indicativo porta una lettera maiuscola fissata in modo permanente. Gli altri pannelli portano 11 quadri *) aventi il lato di un metro. Ogni quadro si compone di 2 sezioni, l'una fissa e l'altra articolata per mezzo di cerniere. Ognuno dei quadri può essere quindi a volon

PLANCHE I

Plan d'un panneau pour signaux au sol montrant les ,,carreaux'' en position.

Le dessin ci-dessous fait ressortir un des systèmes possibles de construction des panneaux. Il y a lieu de prévoir un mode de fixation des volets mobiles ouverts ou fermés.

PLATE I.

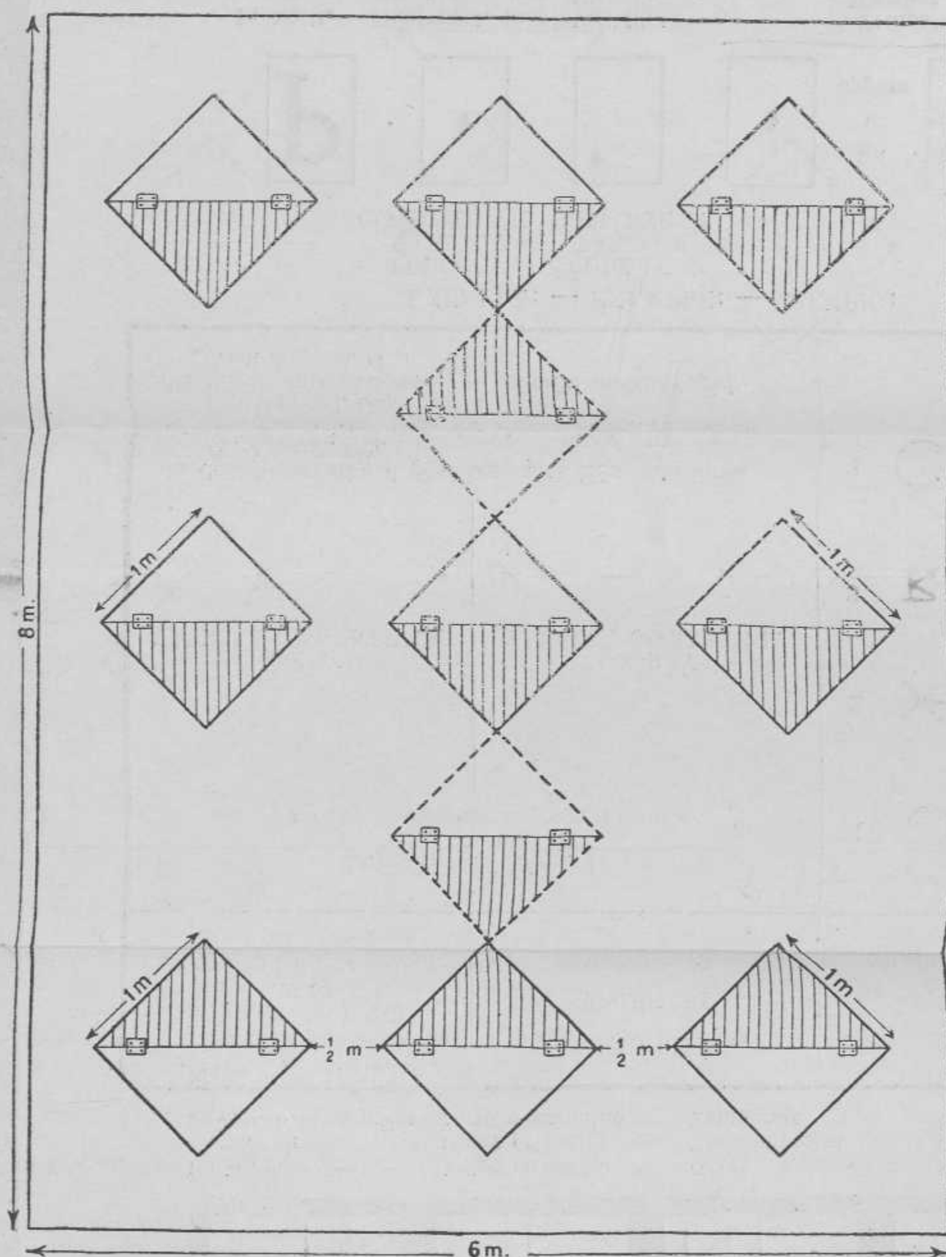
Plan of a panel for ground signals with the ,,diamonds'' in position.

The following is one method of construction of the panels. It is necessary to make provision for fixing the movable shutters both when they are open and when they are closed.

TAVOLA I.

Disegno di un pannello per segnalazioni a terra, mostrante I ,,Quadri'' in posizione.

Il disegno sottostante rappresenta un sistema possibile di costruzione dei pannelli con sportelli mobili a cerniera.



Chaque carreau est un carré d'un mètre de côté.

La partie fixe de chaque ,,carreau'' est ombrée; la partie mobile est en blanc.

Les deux ,,carreaux'' délimités par des lignes pointillées ne sont employés que pour former les chiffres 7 et 8.

Each ,,diamond'' is one metre square.

The fixed half of each ,,diamond'' is shaded; the movable half is plain.

The two ,,diamonds'' with dotted lines are used in forming numbers 7 and 8 only.

Ogni quadrato, di 1 metro di lato, è diviso lungo una diagonale in una parte fissa (tratteggiata) e in una parte mobile (bianca).

I due quadri contornati da linee punteggiate non sono impiegati che per formare le cifre 7 e 8.

PLANCHE 2 — PLATE 2 — TAVOLA 2

Pas d'observation
No observation
Nessuna osservazione

0

1

2

3

4

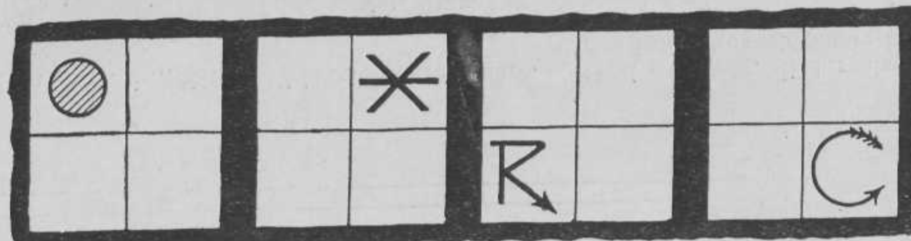
5

6

7

8

9



Pluie ou bruine Rain or drizzle Pioggia o pioggerella	Neige ou grêle Snow or hail Neve o grandine	Orage Thunderstorm Temporale	Tempête Gale Uragano

HAUTEUR DE BASE DES NUAGES BAS HEIGHT OF BASE OF LOW CLOUD ALTEZZA DELLA BASE *DELLE NUBI BASSE*	VISIBILITÉ VISIBILITY VISIBILITÀ	TEMPS WEATHER CONDIZIONI DEL TEMPO
Le Code employé est le The Code used is Le tabelle cifrante impiegate sono		1 Pluie ou bruine Rain or drizzle Pioggia o pioggerella
CODE VII TABELLA CIFRANTE VII	CODE IV TABELLA CIFRANTE IV	2 Neige ou grêle Snow or hail Neve o grandine
		3 Orage Thunderstorm Temporale
du Code International pour Messages Météorologiques (V. Append. G2). of the International Code for Meteorological Messages (See Append. G2). del cifrario internazionale per bolletini meteorologici (Vedi Append. G2).		4 Tempête Gale Uragano

EXEMPLE: — EXAMPLE: — ESEMPIO:

CODE VII TABELLA CIFRANTE VII — CODE IV TABELLA CIFRANTE IV

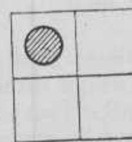








ou
or
oppure



Indicatif de station Station index Indicativo dellastazione	Hauteur de base des nuages bas Height of base of low cloud Altezza della base delle nubi basse	Visibilité Visibility Visibilità	Temps Weather Condizioni del tempo

SIGNIFICATION: — SIGNIFICATO:

PARIS PARIGI	de 50 à 100 m. (150—300 pieds) 50 to 100 m. (150 to 300 ft.) (da 50 a 100 m.) (150—300 piedi)	Objets non visibles à 50 m. (55 yards) Objects not visible at 50 m. (55 yards) Oggetti non visibili a 50 m. (55 yards)	Pluie ou bruine Rain or drizzle Pioggia o pioggerella

Note — Il est recommandé que les carreaux figurant sur les panneaux soient peints en rouge.
Note — It is recommended that the squares on the panels be painted red.
Nota — Si raccommanda che i quadri che figurano sui pannelli siano dipinti in rosso.

Nota — Si raccommanda che i quadri che figurano sui pannelli siano dipinti in rosso.

que le fond du panneau; l'autre face est peinte (en rouge) comme la face fixe du carreau. Lorsque tous les carreaux sont repliés, tout le panneau se voit (en blanc) et signifie ,,pas d'observation''. Si l'on désire former un chiffre, 4 par exemple, les quatre carreaux des coins sont ouverts de telle sorte que le panneau se lit comme le 4 de carreau d'un jeu de cartes. On fait de même pour les autres chiffres, sauf pour le 9 que l'on forme comme il est indiqué au tableau figurant sur la Planche 2 et non comme on le représente d'habitude dans les jeux de cartes.

Le chiffre 0 de l'échelle météorologique sera figuré par un volet ouvert dans le coin gauche supérieur du panneau.

painted (white) as for the background of the panel; the other side is painted (red) as for the fixed half of the diamond. Thus if all the shutters are closed the whole panel appears (white) and signifies ,,no observation''. If it is desired to show a number such as ''4'' the four corner shutters are opened so that the panel appears as the 4 of diamonds in a pack of playing cards. Similarly for other numbers except for the 9 which is indicated in the manner shown in the table in Plate 2 and not in the exact form usual in playing cards.

Number 0 of the Meteorological scale will be shown by one open shutter in the upper left hand corner of the panel.

cia è dipinta dello stesso colore della faccia fissa del quadro. Quando tutti i quadri sono ripiegati, tutto il pannello si vede bianco, il che significa ,,nessuna osservazione''. Se si desidera formare una cifra, 4 per esempio, i 4 quadri degli angoli saranno aperti in modo tale che il pannello si legge come il 4 di quadri di un giuoco di carte francesi. Si fa lo stesso per gli altri numeri, salvo per il 9 che si forma come è indicato nel quadro raffigurato nella tavola 2 e non come lo si rappresenta d'abitudine nel giuoco di carte.

La cifra 0 della scala meteorologica sarà raffigurata da uno sportello aperto nell'angolo superiore sinistro del pannello.

---

*) Bien que le chiffre le plus élevé que l'on puisse avoir à former soit 9, il est nécessaire de disposer 11 carreaux pour former les chiffres du Code dans la disposition indiquée au Tableau de la Planche 2. La disposition exacte des 11 carreaux est indiquée dans la figure de la Planche 1.

A la Planche 1 les sections fixes sont ombrées et les parties mobiles sont laissées en blanc. Il est nécessaire de faire en sorte que les panneaux mobiles soient maintenus avec fermeté dans la position dans laquelle on les dispose afin que le vent ne puisse modifier la nature de la figure.

Certains chiffres ont été donnés pour indiquer les dimensions qui paraissent convenables; ces chiffres sont basés sur le résultat d'expériences.

*) Although the highest code number to be shown is 9, eleven boards are required to enable the code numbers to be indicated by diamonds in the positions shown in the table in Plate 2. The actual arrangement of the eleven boards is indicated in the figure in Plate 1.

In Plate 1 the fixed sections are shaded and the movable sections are plain. Arrangements must be made for securing the movable sections so that they should not be blown open by the wind when they have been closed or vice versa. Dimensions are also given as a guide to what is suitable; they are based on the results of experiments.

*) Benchè la cifra più elevata che si sia costretti a formare sia il 9, è però necessario di disporre 11 quadri onde formare i numeri del cifrario nella disposizione indicata nel quadro della tavola 2. La disposizione esatta degli 11 quadri è indicata nella figura della tavola 1.

Nella tavola 1 le sezioni fisse sono ombreggiate e le parti mobili sono lasciate in bianco. E' necessario fare in modo che i pannelli mobili siano mantenuti solidamente nella posizione nella quale si dispongono affinchè il vento non possa modificare la natura della figura.

Alcune cifre sono state date a titolo indicativo delle dimensioni che sembrano convenienti, cifre che sono basate sul risultato di esperienze.

DOUANES.

Dispositions générales.

1. *Les aéronefs allant à l'étranger* ne peuvent partir que des aérodromes spécialement désignés par l'Administration des douanes de chaque Etat contractant et dénommés ,,aérodromes douaniers''.

Ceux venant de l'étranger ne peuvent atterrir que sur les mêmes aérodromes.

2. Tout aéronef qui se rend d'un Etat dans un autre doit obligatoirement franchir la frontière entre certains points déterminés par les Etats contractants. Ces points sont indiqués sur les cartes aéronautiques.

3. Toute information utile concernant les aérodromes douaniers d'un Etat, y compris tout changement apporté à la liste, avec les changements correspondants nécessaires sur les cartes aéronautiques, les dates auxquelles ces changements deviennent valides et toutes autres informations concernant les aérodromes internationaux créés, seront notifiées par l'Etat intéressé à la Commission Internationale de Navigation Aérienne qui communiquera ces informations à tous les Etats contractants. Les Etats contractants pourront se mettre d'accord pour établir des aérodromes internatio-

CUSTOMS.

General provisions.

1. Any aircraft going abroad shall depart only from aerodromes specially designated by the customs administration of each contracting State, and named ,,customs aerodromes''.

Aircraft coming from abroad shall land only in such aerodromes.

2. Every aircraft which passes from one State into another is obliged to cross the frontier between certain points fixed by the contracting States. These points are shown on the aeronautical maps.

3. All necessary information concerning customs' aerodromes within a state, including any alterations made to the list and any corresponding alterations necessary on the aeronautical maps and the dates when such alterations become valid, and all other information concerning any international aerodromes which may be established, shall be communicated by the State concerned to the International Commission for Air Navigation which shall notify such information to all of the contracting states. The contracting States may agree to establish international aerodromes at

DOGANE.

Disposizioni generali.

1. Qualsiasi aeromobile diretto all'estero deve partire soltanto dagli aeroporti che sono appositamente indicati dall' amministrazione doganale di ogni Stato contraente e denominati ,,aeroporti doganali''.

Gli aeromobili che provengono dall' estero dovranno atterrare soltanto in tali aeroporti.

2. Ogni aeromobile che passa da uno Stato ad un altro è obbligato a traversare il confine fra determinati punti stabiliti dagli Stati contraenti. Tali punti sono indicati sulle carte aeronautiche.

3. Tutte le informazioni sugli aeroporti doganali di uno Stato, comprese le modificazioni che potrebbero essere portate alla loro lista e le modificazioni corrispondenti delle carte aeronautiche, la data colla quale tali modificazioni entreranno in vigore, e tutte le altre informazioni relative a quegli aeroporti internazionali che potranno essere impiantati in seguito saranno comunicate dallo Stato interessato alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea che le notificherà a tutti gli Stati contraenti. Gli Stati contraenti possono prendere accordi per impiantare degli aeroporti internazionali nei

naux réunissant les services douaniers de deux ou plusieurs Etats.

4. Lorsque, par suite d'un cas de force majeure dont il devra être justifié, l'aéronef franchira la frontière en un point autre que ceux désignés, il devra atterrir sur le plus prochain aérodrome douanier situé sur l'itinéraire de son voyage. S'il est obligé d'atterrir avant de parvenir à cet aérodrome, il préviendra les services de police ou de douane les plus voisins.

Il ne pourra repartir qu'avec l'autorisation de ces services qui, après vérification, viseront le carnet de route ainsi que le manifeste prévu au paragraphe 5 et désigneront au pilote l'aéroplace douanière où il devra obligatoirement aller effectuer les opérations de dédouanement.

5. Avant leur départ ou dès leur arrivée, suivant qu'ils vont à l'étranger ou qu'ils en viennent, les pilotes présentent aux autorités de l'aérodrome leur carnet de route et, s'il y a lieu, le manifeste des marchandises et provisions de bord qu'ils transportent.

6. Le manifeste est conforme au modèle n°. 1 ci-joint.

Les marchandises font obligatoirement l'objet de déclarations en détail, établies par les expéditeurs et conformes au modèle n°. 2 ci-joint. [illegible] *d'exiger l'inscription, soit sur le manifeste, soit dans la déclaration pour la douane, de telles indications supplémentaires qu'il juge nécessaires.*

7. Avant le départ, s'il s'agit d'un aéronef transportant des marchandises, l'agent fiscal, au vu du manifeste et des déclarations, procède aux vérifications réglementaires et vise le carnet de route ainsi que le manifeste. Il appuie d'un cachet sa signature.

Il revêt de son sceau les marchandises ou les groupes de marchandises pour lesquels cette formalité est exigée.

A l'arrivée, l'agent fiscal constate l'intégrité des scellés, procède aux opérations du dédouanement, vise le carnet de route et conserve le manifeste.

S'il s'agit d'un aéronef ne transportant pas de marchandises, il est simplement soumis au visa de son carnet de route par les services de police et de douane.

Le combustible à bord ne sera pas passible de droit de douane, pourvu que la quantité ne dépasse pas celle nécessaire à l'accomplissement du voyage tel qu'il est défini sur le carnet de route.

8. Par exception aux règles générales, certaines catégories d'aéronefs, notamment les aéronefs postaux, ceux appartenant à des Compagnies de transports aériens régulièrement constituées et

which there may be joint customs services for two or more States.

4. When, by reason of a case of force majeure, which must be duly justified, an aircraft crosses the frontier at any other point than those designated, it shall land at the nearest customs aerodrome on its route. If it is forced to land before reaching this aerodrome it shall inform the nearest police or customs authorities.

It will only be permitted to leave again with the authorisation of these authorities, who shall, after verification, stamp the log book and the manifest provided for in paragraph 5; they shall inform the pilot of the customs aerodrome where he must necessarily carry out the formalities of customs clearance.

5. Before departure, or immediately after arrival, according to whether they are going to or coming back from a foreign country, pilots shall show their log books to the authorities of the aerodrome and, if necessary, the manifest of the goods and supplies for the journey which they carry.

6. The manifest is to be kept in conformity with the attached form N°. 1.

The goods must be the subject of detailed declarations in conformity with the attached form N°. 2, made out by [illegible] *to prescribe for the insertion either on the manifest or on the customs declaration of such supplementary entries as it may deem necessary.*

7. In the case of an aircraft transporting goods the customs officer, before departure, shall examine the manifest and declarations, make the prescribed verifications and sign the log book as well as the manifest. He shall verify his signature with a stamp. He shall seal the goods or sets of goods, for which such a formality is required.

On arrival the customs officer shall ensure that the seal is unbroken, shall pass the goods, shall sign the log book and keep the manifest.

In the case of an aircraft with no goods on board, the log book only shall be signed by the police and customs officials.

The fuel on board shall not be liable to customs duties provided the quantity thereof does not exceed that needed for the journey, as defined in the log book.

8. As an exception to the general regulations, certain classes of aircraft, particularly postal aircraft, aircraft belonging to aerial transport companies regularly constituted and authorised and

quali vi sia un servizio doganale cumulativo per due o più Stati.

4. Quando, in caso di forza maggiore, che dovrà essere debitamente giustificata, un aeromobile traversa il confine in un punto diverso da quelli previsti, dovrà atterrare nell'aeroporto doganale più vicino situato sulla sua rotta. Se è obbligato ad atterrare prima di arrivare a tale aeroporto dovrà informarne la più vicina stazione di dogana o di polizia.

Potrà ripartire solamente coll'autorizzazione di tali autorità, che dopo la verifica, firmeranno il libro di bordo e il manifesto previsti nel paragrafo 5, e indicheranno al pilota l'aeroporto doganale nel quale esso è tenuto a compiere le formalità della visita doganale.

5. Prima della partenza, o subito dopo l'arrivo secondo che si rechino in paese estero o ne ritornino, i piloti mostreranno i loro libri di bordo alle autorità dell'aeroporto e, se è necessario, il manifesto delle merci e delle provviste che trasportano a bordo.

6. Il manifesto deve essere tenuto in conformità del modello n°. 1, allegato.

La merce sarà oggetto di dichiarazioni particolareggiate in conformità del modello n°. 2, allegato, che dev'essere riem- [illegible] *prescrivere l'inscrizione, o sul manifesto o sulla dichiarazione doganale di quelle indicazioni addizionali che riterrà necessarie.*

7. Se un aeromobile trasporta merci, l'agente di dogana, prima della partenza, esaminerà il manifesto e le dichiarazioni, farà le verifiche prescritte, e firmerà il giornale di rotta e il manifesto. Legalizzerà la firma con un bollo e metterà i sigilli di piombo a quelle merci per le quali questa formalità è richiesta.

All'arrivo, l'agente di dogana constaterà se il sigillo di piombo è ancora intasco, procederà alle operazioni di sdoganamento della merce, e firmerà il giornale di rotta e il manifesto.

Se l'aeromobile non trasporta merci, gli ufficiali di polizia e di dogana firmeranno solamente il giornale di rotta.

Il combustibile a bordo andrà esente da diritti di dogana, purchè la sua quantità non oltrepassi quella occorrente per il viaggio come è descritto nei libri di bordo.

8. Come eccezioni al regolamento generale, certe categorie di aeromobili, e in particolare gli aeromobili postali, gli aeromobili che appartengono alle compagnie di trasporti aerei debitamente

autorisées et ceux appartenant à des membres de sociétés de tourisme reconnues et ne se livrant ni au transport public des personnes ni au transport des marchandises, pourront être dispensés d'atterrir à l'aérodrome douanier et autorisés à commencer ou à finir leur voyage en certaines aéroplaces de l'intérieur, désignées par l'Administration des douanes et de la police de chaque Etat et où les formalités douanières seront remplies.

Toutefois, ces aéronefs devront suivre la route normale aéronautique et se faire reconnaître, par des signaux convenus, à leur passage de la frontière.

Régime applicable aux appareils et aux marchandises.

9. Les aéronefs atterrissant en Pays étranger acquittent, en principe, les droits de douane s'il en existe.

S'ils doivent être réexportés, ils bénéficient du régime de l'acquit-à-caution ou de la consignation des droits.

S'il se forme, entre deux ou plusieurs Pays, une Union des Sociétés de Tourisme, les aéronefs desdits Pays jouiront du régime du „Triptyque''.

those belonging to members of recognised touring societies not engaged in the public conveyance of persons or goods, may be freed from the obligation of landing at a customs aerodrome and authorised to begin or end their journey at certain inland aerodromes appointed by the customs and police administration of each State at which customs formalities shall be complied with.

However, such aircraft shall follow the normal air-route, and make their identity known by signals agreed upon as they fly across the frontier.

Regulations applicable to aircraft and goods.

9. Aircraft landing in foreign countries are in principle liable to customs duties if such exist.

If they are to be re-exported, they shall have the benefit of the regulations as to permit by bond or deposit of the taxes.

In the case of the formation between two or more countries of the Union of touring societies, the aircraft of the said countries will have the benefit of the regulations of the „Triptyque''.

costituite e autorizzate, e quelli che appartengono ai membri di società riconosciute di turismo e che non sono adibiti a trasporti pubblici di persone o di merci, possono essere esonerati dall'obbligo di atterrare in un aeroporto doganale e possono avere dall'amministrazione doganale e di polizia dello Stato l'autorizzazione di iniziare e di terminare il viaggio in determinati aeroporti dell'interno, dove saranno compiute le formalità doganali.

Questi aeromobili dovranno pero'seguire la rotta aerea normale, e dovranno farsi riconoscere, quando traversano la frontiera, per mezzo di segnali convenuti.

Regolamenti applicabili agli aeromobili e alle merci.

9. Gli aeromobli che atterrano in paese estero devono corrispondere, in massima, i diritti doganali, se ve ne sono.

Se gli aeromobili devono essere riesportati, potranno godere il beneficio della bolletta di cauzione, o del deposito dei diritti.

Costituendosi fra due o più Stati una Unione delle società turistiche, gli aeromobili di tali Stati potranno godere del regime del „trittico''.

10. Les marchandises arrivant par [illegible] manifeste ont été visés par l'agent fiscal.

Elles sont, en ce qui concerne leur origine et les divers régimes douaniers, soumises à des règles analogues à celles applicables aux marchandises importées par terre ou par mer.

11. Pour les marchandises exportées en décharge de compte d'admission temporaire ou d'entrepôt, ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifient du passage à l'étranger par la production d'un certificat des Douanes de destination.

Transit aérien.

12. Lorsque, pour atteindre sa destination, un aéronef doit survoler un ou plusieurs des Pays contractants, sous réserve du droit de souveraineté appartenant à chacun de ces pays, deux cas sont à distinguer:

1. Si l'aéronef ne dépose ni ne reprend des passagers ou des marchandises, il ne sera tenu que de suivre la route normale et de se faire reconnaître par signaux à son passage au-dessus des points désignés à cet effet;

2. Dans les autres cas, une escale obligatoire dans un aérodrome douanier lui sera imposée, et le nom de cet aérodrome sera inscrit sur le carnet de route, avant le départ. A l'escale, les autorités douanières examineront les papiers et le

10. Goods arriving by aircraft shall be [illegible] been signed by the customs officer.

As regards their origin and the different customs regimes, they are liable to the regulations of the same kind as are applicable to goods imported by land or sea.

11. With regard to goods exported in discharge of a temporary receiving or bonded account or liable to inland taxes, the senders shall prove their right to send the goods abroad by producing a certificate from the customs of the place of destination.

Air transit.

12. When an aircraft to reach its destination must fly over one or more contracting States, without prejudice to the right of sovereignty of each of the contracting States, two cases must be distinguished:—

1. If the aircraft neither sets down nor takes up passengers or goods, it is bound only to keep to the normal air route and make itself known by signals when passing over the points designated for such purpose.

2. In other cases, it shall be bound to land at a customs aerodrome and the name of such aerodrome shall be entered in the log book before departure. On landing, the customs authorities shall examine the papers and the cargo, and

10. Le merci che arrivano per aero- [illegible] bordo e il manifesto sono stati firmati dall'agente di dogana.

Per quanto riguarda l'origine e i diversi regimi doganali, esse sono soggette a regolamenti analoghi a quelli esistenti per le merci importate per terra o per mare.

11. Per le merci esportate a scarico d'importazione temporanea o di deposito, o soggette a tasse interne, i mittenti dovranno giustificare il loro diritto di spedire la merce all'estero, producendo un certificato della dogana del luogo di destinazione.

Transito aero.

12. Quando un aeromobile, per arrivare a destinazione, deve traversare in volo uno o più Stati contraenti, salvo il diritto di sovranità di ciascuno di essi, due casi sono da distinguere:

1. Se l'aeromobile non prende nè sbarca passeggeri o merci, sarà tenuto soltanto a seguire la rotta normale e a farsi riconoscere, quando passa sopra i punti designati a tale scopo;

2. In caso diverso, è imposto uno scalo obbligatorio in un aeroporto doganale. La scelta dell'aeroporto è lasciata al pilota, che dovrà inscrivere prima della partenza nel suo libro di bordo il nome del luogo di scalo. Allo scalo, le autorità

chargement et prendront, le cas échéant, les dispositions nécessaires pour assurer la réexportation de l'appareil et des marchandises, ou l'acquittement des droits.

Les dispositions de l'article 9, 2e alinéa sont applicables aux marchandises qui doivent être réexportées.

Si l'aéronef dépose ou reprend des marchandises, l'agent fiscal le constate sur le manifeste dûment complété et appose, s'il y a lieu, de nouveaux scellés.

Dispositions diverses.

13. Tout aéronef en marche, en quelque lieu qu'il se trouve, doit se soumettre aux injonctions des postes et aéronefs de police ou de douane de l'Etat survolé.

14. Les agents des douanes et des contributions indirectes et, d'une façon générale, les représentants de l'autorité publique, ont libre accès dans tous les lieux de départ et d'atterrissage d'aéronefs; ils peuvent, en outre, visiter tout aéronef et son chargement, pour exercer leurs droits de surveillance.

15. Sauf pour les aéronefs postaux, [illegible] *pour infraction aux dispositions qui précèdent, cette infraction sera notifiée à l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé;* cet Etat suspendra, soit pour une durée limitée, soit à titre définitif, la validité du certificat d'immatriculation de l'aéronef en faute.

17. Les dispositions de la présente annexe ne s'appliquent ni aux aéronefs militaires titulaires d'une autorisation spéciale (articles 31, 32 et 33 de la Convention), ni aux aéronefs de police et de douane (articles 31 et 34 de la Convention).

take, if need be, the necessary steps to ensure the re-exportation of the craft and goods or the payment of the dues.

The provisions of paragraph 9 (2) are applicable to goods to be re-exported.

If the aircraft sets down or takes up goods the customs officer shall verify the fact on the manifest, duly completed, and shall affix, if necessary, a new seal.

Various provisions.

13. Every aircraft during flight, wherever it may be, must conform to the orders from police or customs stations and police or customs aircraft of the State over which it is flying.

14. Customs officers and excise officials, and generally speaking the representatives of the public authorities shall have free access to all starting and landing places for aircraft; they may also search any aircraft and its cargo to exercise their rights of supervision.

15. Except in the case of postal air- [illegible] *ment of the preceding regulations, such infringement shall be reported to the State in which the aircraft is registered* and that State shall suspend for a limited time, or permanently, the certificate of registration of the offending aircraft.

17. The provisions of this Annex do not apply to military aircraft visiting a State by special authorisation (Articles 31, 32, and 33 of the Convention), nor to police and customs aircraft (Articles 31 and 34 of the Convention).

doganali esamineranno i documenti ed il carico, e prenderanno, se occorre, le dispozioni necessarie per assicurare la riesportazione dell'aeromobile e delle merci o il pagamento dei diritti.

Le disposizioni del paragrafo 9, alinea 2 sono applicabili alle merci da riesportarse.

Se l'aeromobile scarica o riprende merce l'agente di dogana lo farà risultare sul manifesto debitamente completato, e metterà, se occorre, un nuovo sigillo di piombo.

Disposizioni varie.

13. Ogni aeromobile in volo, in qualsiasi luogo si trovi, dovrà conformarsi agli ordini ricevuti dai posti di dogana o di polizia e dagli aeromobili di polizia, e di dogana dello Stato sopra il quale vola.

14. Gli agenti di dogana e di finanza, e in generale i rappresentanti della autorità pubblica, avranno libero accesso in tutti i luoghi di partenza o di arrivo di aeromobili; potranno visitare qualsiasi aeromobile e il suo carico ver l'esercizio del loro diritto di sorveglianza.

15. Salvo per gli aeromobili postali, è [illegible] *viste dalle leggi dello Stato dannegiato, l'infrazione sarà notificata allo Stato nel quale l'aeromobile è inscritto;* questi sospenderà, temporaneamente o in permanenza, il certificato di inscrizione dell'aeromobile in colpa.

17. Le disposizioni di questo allegato non saranno applicate agli aeromobili militari muniti di autorizzazione speciale (articoli 30 a 32 della convenzione) nè agli aeromobili di polizia o di dogana (articoli 30 e 33 della convenzione).

NOTA. — Le manifeste ne doit pas porter de rature ou surcharges non approuvées par les agents qualifiés des douanes ni contenir des mots en interligne ou plusieurs articles sur la même ligne. On pourra ajouter autant d'intercalaires qu'il sera nécessaire.

Modèle n°. 1.

NAVIGATION AÉRIENNE

MANIFESTE

OU DÉCLARATION GÉNÉRALE DU CHARGEMENT

Espace réservé aux inscriptions du service des douanes.	Appareil . .	Marque d'immatriculation: S. — A. — 101 — G:
	Commandant	Nom: Domicile: Nationalité: Numéro de la licence:
	Marchandises	Lieu de départ: Pays: Lieu de destination: Pays: Nombre de déclarations annexées: . . . .

Le Commandant affirme l'exactitude du contenu du présent manifeste sous les peines édictées par les lois. En conséquence, il a daté et signé ce document immédiatement au-dessous de la dernière inscription.

Numéro d'ordre du présent	Marques et numéros des colis	Nombre (en chiffres et en toutes lettres) et espèce des colis	Nature de la marchandise	Poids	Observations

NOTE. — The manifest should not bear on it erasures or corrections except those approved by the proper customs officials, nor contain interlineations or several articles entered on the same line. As many extra sheets may be added as are necessary.

Model n°. 1.

AIR NAVIGATION

MANIFEST

OR GENERAL DECLARATION OF CARGO

Space reserved for entries by Customs Officers.		
	Machine . . .	Registration Mark. . . . .
	Commanding Officer	Name: Residence: Nationality: Number of Licence:
	Goods	Place of departure: Country: Place of destination: Country: Number of annexed declarations: . . . .

The Commanding Officer guarantees the accuracy of the contents of this manifest under penalties provided by law. Consequently he has dated and signed this document immediately below the last entry.

File number of	Marks and numbers on the Parcels	Number (in figures and letters) and Descriptions of Parcels	Nature of the goods	Weight	Observations

NOTA. — Il manifesto non dovrà portare cancellature nè correzioni che non siano state approvate dagli agenti di dogana; non conterrà parole fra le linee, nè più articoli iscritti sulla stessa linea. Si potranno aggiungere quanti fogli addizionali saranno necessari.

Modello n°.

NAVIGAZIONE AEREA

MANIFESTO

O DICHIARAZIONE GENERALE DEL CARICO

Spazio riservato alle annotazioni degli ufficiali doganali.

Aeromobile . . { Marca di registrazione.
. . . .

Comandante. . { Nome e cognome:
Residenza:
Nazionalità:
Numero della patente:

Merci . . . . . . { Luogo di partenza: Stato:
Luogo di destinazione: Stato:
Numero di dichiarazioni allegate:
. . . .

Il Comandante garatisce l'esattezza del contenuto di questo manifest[o] sotto le penalità previste dalle leggi. In conseguenza egli ha appos[to] la data e la firma a questo documento immediatamente sotto l'ultim[a] registrazione.

Numero d'ordine del documento	Marche e numeri sui colli	Numero (in cifre e lettere) e descrizioni dei colli	Natura della merce	Peso	Osser-vazioni

Lieu de départ:

Lieu de destination:

Modèle n°. 2

NAVIGATION AERIENNE.

Déclaration pour la douane faite par M.

pour les marchandises ci-après:

Colis		Espèce	Désignation détaillée du contenu	Pays d'origine	Valeurs	Poids		Observations
Marques et Numéros	Nombre					Brut	Net	

A , le 19

L'expéditeur

Place of departure:

Place of destination:

N°. 2

AIR NAVIGATION.

Customs declaration made by M.
for the following goods:

Parcels		Nature of goods	Detailed description of contents	Country of origin	Value	Weight		Observations
Marks and Numbers	Number					Gross.	Net	

At the day of 19

Consignor,

Destinazione:

Dichiarazione per la dogana fatta dal sig . . . . .
per le seguenti merci:

Colli		Natura della merce	Descrizione particolareggiata del contenuto	Paese d'origine	Valore	Peso		Osservazioni
Marche e Numeri	Numero					Lordo.	Netto	

A , il 19

Consegnatario,

TABLEAU DES MARQUES À PORTER SUR LES AERONEFS

PAYS	Marque de nationalité	MARQUES D'IMMATRICULATION.
Etats-Unis d'Amérique	N	Toutes les combinaisons faites en conformité des dispositions du paragraphe *a* de la section I de l'Annexe A de la Convention, au moyen des vingt-six lettres de l'alphabet, groupées par quatre, avec une voyelle au moins dans chaque groupe. Exemple: A C D J, P U R N.
Empire Britannique	G	
France	F	
Italie	I	
Japon	J	
Ethiopie	A	Toutes les combinaisons faites avec B comme première lettre.
Hedjaz	A	Toutes les combinaisons faites avec H comme première lettre.
Nicaragua	A	Toutes les combinaisons faites avec N comme première lettre.
Albanie	B	Toutes les combinaisons faites avec A comme première lettre.
Bulgarie	B	Toutes les combinaisons faites avec B comme première lettre.
Chili	B	Toutes les combinaisons faites avec C comme première lettre.
Lettonie	B	Toutes les combinaisons faites avec L comme première lettre.
Bolivie	C	Toutes les combinaisons faites avec B comme première lettre.
Cuba	C	Toutes les combinaisons faites avec C comme première lettre.
Suisse	C	Toutes les combinaisons faites avec H comme première lettre.
Portugal	C	Toutes les combinaisons faites avec P comme première lettre.
Roumanie	C	Toutes les combinaisons faites avec R comme première lettre.
Uruguay	C	Toutes les combinaisons faites avec U comme première lettre.
Esthonie	E	Toutes les combinaisons faites avec A comme première lettre.
Equateur	E	Toutes les combinaisons faites avec E comme première lettre.
Haïti	H	Toutes les combinaisons faites avec H comme première lettre.
Pays-Bas	H	Toutes les combinaisons faites avec N comme première lettre.
Siam	H	Toutes les combinaisons faites avec S comme première lettre.
Costa-Rica	K	Toutes les combinaisons faites avec C comme première lettre.
Finlande	K	Toutes les combinaisons faites avec S comme première lettre.
Tchécoslovaquie	L	Toutes les combinaisons faites avec B comme première lettre.
Guatémala	L	Toutes les combinaisons faites avec G comme première lettre.
Liberia	L	Toutes les combinaisons faites avec L comme première lettre.
Luxembourg	L	Toutes les combinaisons faites avec U comme première lettre.
Espagne	M	Toutes les combinaisons faites avec A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M ou N comme première lettre.
Monaco	M	Toutes les combinaisons faites avec O comme première lettre.
Belgique	O	Toutes les combinaisons faites avec B comme première lettre.
Pérou	O	Toutes les combinaisons faites avec P comme première lettre.
Brésil	P	Toutes les combinaisons faites avec B comme première lettre.
Perse	P	Toutes les combinaisons faites avec I comme première lettre.
Pologne	P	Toutes les combinaisons faites avec P comme première lettre.
République Argentine	R	Toutes les combinaisons faites avec A comme première lettre.
Suède	S	Toutes les combinaisons faites avec A comme première lettre.
Grèce	S	Toutes les combinaisons faites avec G comme première lettre.
Panama	S	Toutes les combinaisons faites avec P comme première lettre.
Danemark	T	Toutes les combinaisons faites avec D comme première lettre.
Chine	X	Toutes les combinaisons faites avec C comme première lettre.
Honduras	X	Toutes les combinaisons faites avec H comme première lettre.
Royaume Serbes-Croates et Slovènes	X	Toutes les combinaisons faites avec S comme première lettre.
Ville libre de Dantzig	Y	Toutes les combinaisons faites avec M comme première lettre.
République du Salvador	Y	Toutes les combinaisons faites avec S comme première lettre.
Lithuanie	Z	Toutes les combinaisons faites avec L comme première lettre.

PROTOCOLE

relatif à un amendement à l'article 5 de la convention portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919.

La Commission Internationale de Navigation Aérienne a, au cours de sa deuxième session, réunie à Londres sous la présidence de M. le Général Sir W. Sefton Brancker, assisté de M. Albert Roper, Secrétaire général, approuvé dans sa séance du 25 octobre 1922, conformément aux dispositions de l'article 34 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, une modification à l'article 5 de ladite Convention qui sera rédigé comme suit, en français, en anglais et en italien:

Article 5.

Aucun Etat contractant n'admettra, si ce n'est par une autorisation spéciale et temporaire, la circulation au-dessus de son territoire d'un aéronef ne possédant pas la nationalité de l'un des Etats contractants, à moins qu'il n'ait conclu une convention particulière avec l'Etat dans lequel cet aéronef est immatriculé. Les stipulations de cette convention particulière ne devront pas porter atteinte aux droits des Parties contractantes à la présente Convention et devront être conformes aux règles établies par ladite Convention et ses Annexes. Cette convention particulière sera communiquée à la Commission Internationale de Navigation Aérienne qui la notifiera aux autres Etats contractants.

Article 5.

No contracting State shall, except by a special and temporary authorization, permit the flight above its territory of an aircraft which does not possess the nationality of a contracting State, unless it has concluded a special convention with the State in which the aircraft is registered. The stipulations of such special convention must not infringe the rights of the contracting parties to the present Convention and must conform to the rules laid down by the said Convention and its annexes. Such special convention shall be communicated to the International Commission for Air Navigation which will bring it to the knowledge of the other contracting States.

Articolo 5.

Nessuno Stato contraente permetterà la circolazione, al disopra del suo territorio, d'un aeromobile che non abbia la nazionalità di alcuno degli Stati contraenti, salvo la concessione di un permesso speciale e temporaneo, se non avrà conchiuso una convenzione speciale collo Stato nel quale l'aeromobile è inscritto. Le stipulazioni di tale convenzione speciale non dovranno derogare ai diritti degli Stati contraenti della convenzione attuale e dovranno conformarsi ai regolamenti prescritti nella detta Convenzione e nei suoi allegati. La convenzione speciale sarà comunicata alla Commissione internazionale di navigazione aerea, che la notificherà agli altri Stati contraenti.

Les soussignés, dûment autorisés, déclarent accepter, au nom des Etats qu'ils représentent, la modification ci-dessus,

Le présent Protocole restera ouvert à la signature des Etats actuellement Parties contractantes à la Convention

il sera ratifié et les ratifications seront déposées aussitôt que possible au siège permanent de la Commission.

Il entrera en vigueur dès que les Etats actuellement Parties contractantes à la Convention auront effectué le dépôt de leurs ratifications.

Les Etats qui deviendront Parties contractantes à la Convention pourront adhérer au présent Protocole.

Une copie certifiée conforme du présent Protocole sera transmise par le Secrétaire général à tous les Etats contractants ainsi qu'aux autres Etats signataires de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne.

Fait à Londres, le vingt-sept octobre mil neuf cent vingt-deux, en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives de la Commission.

W. S. Brancker, Major-Général,
Président de la Deuxième Session de la C.I.N.A.

Albert Roper,
Secrétaire général de la C.I.N.A.

Signé: Pour la Belgique: E. de Gaiffier.
Pour la Grande-Bretagne: Eric Phipps.
Pour le Dominion du Canada: Peter C. Larkin.
Pour le Commonwealth d'Australie: Joseph Cook.
Pour l'Union Sud-Africaine: Eric Phipps.
Pour le Dominion de la Nouvelle-Zélande: J. Allen.
Pour l'Inde: Eric Phipps.
Pour la France: Pierre Etienne Flandin.
Pour la Grèce: Leon V. Melas.
Pour le Japon: T. Shizuma. S. Okuyama.
Pour la Perse: Prince Samad.
Pour le Portugal: J. Chagas.
Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes: M. Spalaikovitch.
Pour le Siam: Charoon.

PROTOCOLE

relatif à un amendement à l'article 34 de la convention portant réglementation de la navigation aérienne en date du 13 octobre 1919.

La Commission Internationale de Navigation Aérienne a, au cours de sa quatrième session, réunie à Londres sous la présidence de M. le Général Sir W. Sefton Brancker, assisté de M. Albert Roper, Secrétaire général, approuvé dans sa séance du 30 Juin 1923, conformément aux dispositions de l'article 34 de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, des modifications à certains alinéas de l'article 34 de ladite Convention qui sera rédigé comme suit, en français, en anglais et en italien:

Article 34.

Il sera institué, sous le nom de Commission Internationale de Navigation Aérienne, une Commission internationale permanente placée sous l'autorité de la Société des Nations et composée de:

Deux représentants pour chacun des Etats suivants: Etats-Unis d'Amérique, France, Italie et Japon;

Un représentant pour la Grande-Bretagne et un pour chacun des Dominions britanniques et pour l'Inde;

Un représentant pour chacun des autres Etats contractants.

Chaque Etat représenté à la Commission (la Grande-Bretagne avec ses Dominions et l'Inde comptant à cette fin pour un Etat) aura chacun une voix.

La Commission Internationale de Navigation Aérienne déterminera les règles de sa propre procédure et le lieu de son se réunir en tels endroits qu'elle jugera *convenables. Sa première réunion aura lieu à Paris. La convocation pour cette réunion sera faite par le Gouvernement français, aussitôt que la majorité des Etats signataires lui auront notifié leur ratification de la présente Convention.*

Cette Commission aura les attributions suivantes:

a) Recevoir des propositions de tout Etat contractant, ou lui en adresser, à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention; notifier les changements adoptés;

b) Exercer les fonctions qui lui sont dévolues par le présent article et par les articles 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 et 37 de la présente Convention;

c) Apporter tous amendements aux dispositions des Annexes A à G;

d) Centraliser et communiquer aux Etats contractants les informations de toute nature concernant la navigation aérienne internationale;

e) Centraliser et communiquer aux Etats contractants tous les renseignements d'ordre radiotélégraphique, météorologique et médical, intéressant la navigation aérienne;

f) Assurer la publication de cartes pour la navigation aérienne, conformément aux dispositions de l'Annexe F;

Article 34.

There shall be instituted, under the name of the International Commission for Air Navigation, a permanent Commision placed under the direction of the League of Nations and composed of:

Two Representatives of each of the following States: the United States of America, France, Italy and Japan;

One Representative of Great Britain and one of each of the British Dominions and of India;

One Representative of each of the other contracting States.

Each State represented on the Commission (Great Britain, the British Dominions and India counting for this purpose as one State) shall have one vote.

The International Commission for Air Navigation shall determine the rules of its own procedure and the place of its meet in such places as it may deem con*venient. Its first meeting shall take place at Paris. This meeting shall be convened by the French Government, as soon as a majority of the signatory States shall* have notified to it their ratification of the present Convention.

The duties of this Commission shall be:

a) To receive proposals from or to make proposals to any of the contracting States for the modification or amendment of the provisions of the present Convention, and to notify changes adopted;

b) To carry out the duties imposed upon it by the present Article and by Articles 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 and 37 of the present Convention;

c) To amend the provisions of the Annexes A-G;

d) To collect and communicate to the contracting States information of every kind concerning international air navigation;

e) To collect and communicate to the contracting States all information relating to wireless telegraphy, meteorology and medical science which may be of interest to air navigation;

f) To ensure the publication of maps for air navigation in accordance with the provisions of Annex F;

Articolo 34.

Sarà istituita, co nome di ,,Commissione Internazionale di Navigazione Aerea'', sotto l'autorità della Società delle Nazioni, una Commissione internazionale permanente così composta:

Due rappresentanti per ciascuno dei seguenti Stati: Stati Uniti d'America, Francia, Giappone e Italia;

Un rappresentante della Gran Bretagna e uno per ciascuno dei Domini Britannici e per l'India;

Un rappresentante per ciascuno degli altri Stati contraenti.

Ogni Stato rappresentato alla Commissione (la Gran Bretagna coi suoi Domini e l'India contando a questo fine per un solo Stato) avrà un voto.

La Commissione Internazionale di Navigazione Aerea stabilirà la propria procedura e la propria sede permanente, ma opportuno. La sua prima riunione avverrà *a Parigi. La convocazione ne sarà fatta dal Governo francese, appena la maggioranza degli Stati firmatari gli avrà notificato la ratifica della presente Con*venzione.

Alla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea competerà:

a) Ricevere da ciascuno degli Stati contraenti o far loro le proposte di modificazioni o di emendamenti alle disposizioni della presente Convenzione, e notificare le variazioni adottate;

b) Esercitare le funzioni che le sono attribuite dal presente articolo e dagli articoli 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 e 37 della presente Convenzione;

c) Fare emendamenti alle disposizioni degli allegati A-G;

d) Raccogliere e comunicare agli Stati contraenti le informazioni di ogni genere concernenti la navigazione aerea internazionale;

e) Raccogliere e comunicare agli Stati contraenti tutte le notizie relative alla radiotelegrafia, meteorologia e scienze mediche, interessanti la navigazione aerea;

f) Assicurare la pubblicazione delle carte per la navigazione aerea, a norma delle disposizioni dell' allegato F;

g) Donner des avis sur les questions que les Etats pourront soumettre à son examen.

Toute modification dans les dispositions de l'une quelconque des Annexes pourra être apportée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, lorsque ladite modification aura été approuvée par les trois quarts du total possible des voix qui pourraient être exprimées si tous les Etats étaient présents: cette majorité doit, en outre, comprendre au moins trois des cinq Etats suivants: Etats-Unis d'Amérique, Empire britannique, France, Italie, Japon. Cette modification aura plein effet dès qu'elle aura été notifiée, par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, à tous les Etats contractants.

Toute modification proposée aux articles de la présente Convention sera discutée par la Commission Internationale de Navigation Aérienne, qu'elle émane de l'un des Etats contractants ou de la Commission elle-même. Aucune modification de cette nature ne pourra être proposée à l'acceptation des Etats contractants, si elle n'a été approuvée par les deux tiers au moins du total possible des voix.

Les modifications apportées aux articles de la Convention (exception faite des Annexes) doivent, avant de porter effet, être expressément adoptées par les Etats [illegible] d'organisation et de fonction- [illegible] de Navigation Aérienne seront supportés par les Etats contractants; le total en sera réparti à raison de deux parts pour les Etats-Unis d'Amérique, l'Empire britannique, la France, l'Italie et le Japon et d'une part pour chacun des autres Etats.

Les frais occasionnés par l'envoi de délégations techniques seront supportés par leurs Etats respectifs.

g) To give its opinions on questions which the States may submit for examination.

Any modification of the provisions of any one of the Annexes may be made by the International Commission for Air Navigation when such modification shall have been approved by three-fourths of the total possible votes which could be cast if all the States were represented: this majority must, moreover, include at least three of the five following States: the United States of America, the British Empire, France, Italy, Japan. Such modification shall become effective from the time when it shall have been notified by the International Commission for Air Navigation to all the contracting States.

Any proposed modification of the Articles of the present Convention shall be examined by the International Commission for Air Navigation, whether it originates with one of the contracting States or with the Commission itself. No such modification shall be proposed for adoption by the contracting States, unless it shall have been approved by at least two-thirds of the total possible votes.

All such modifications of the Articles of the Convention (but not of the provisions of the Annexes) must be formally adopted by the contracting States before [illegible] The expenses of organization and ope- [illegible] for Air Navigation shall be borne by the contracting States: the total shall be allocated in the proportion of two shares each for the United States of America, the British Empire, France, Italy and Japan and one share each for all the other States.

The expenses occasioned by the sending of technical delegations will be borne by their respective States

g) Dar parere sulle questioni che gli Stati sottoporranno al suo esame.

Le modificazioni degli allegati potranno essere adottate dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea soltanto se saranno approvate dai tre quarti del totale assoluto dei voti, cioè del totale dei voti che potrebbero essere raccolti, se tutti i rappresentanti legli Stati fossero presenti: questa maggioranza deve inoltre comprendere almeno il voto di tre dei cinque Stati seguenti: Stati Uniti d'America, Impero Britannico, Francia, Italia, Giappone. Le modificazioni avranno vigore dal giorno in cui saranno state notificate dalla Commissione a tutti gli Stati contraenti.

Le modificazioni proposte agli articoli della Convenzione saranno esaminate dalla Commissione Internazionale di Navigazione Aerea, sia che provengano da uno degli Stati contraenti, sia dalla Commissione medesima. Tali proposte non potranno essere presentate per l'accettazione agli Stati contraenti, se non saranno approvate coi due terzi almeno del totale assoluto dei voti.

Le modificazioni agli articoli della Convenzione (non quelle degli allegati) dovranno essere adottate ufficialmente dagli Stati contraenti, prima di divenire [illegible] Le spese di organizzazione e di funzio- [illegible] nale di Navigazione Aerea saranno sostenute dagli Stati contraenti; il totale delle dette spese sarà ripartito in ragione di due parti per gli Stati Uniti d'America, l'Impero Britannico, la Francia, l'Italia, il Giappone, e in ragione di una parte per gli altri Stati.

Le spese derivanti dall' invio di delegazioni tecniche saranno sostenute dagli Stati rispettivi.

Les soussignés, dûment autorisés, déclarent accepter, au nom des Etats qu'ils représentent, les modifications ci-dessus qui sont proposées à l'acceptation définitive des Etats contractants.

Le présent Protocole restera ouvert à la signature des Etats actuellement Parties contractantes à la Convention; il sera ratifié et les ratifications seront déposées aussitôt que possible au siège permanent de la Commission.

Il entrera en vigueur dès que les Etats actuellement Parties contractantes à la Convention auront effectué le dépôt de leurs ratifications.

Les Etats qui deviendront Parties contractantes à la Convention pourront adhérer au présent Protocole.

Une copie certifiée conforme du présent Protocole sera transmise par le Secrétaire Général à tous les Etats contractants ainsi qu'aux autres Etats signataires de la Convention portant réglementation de la navigation aérienne.

Fait à Londres, le trente juin mil neuf cent vingt-trois, en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives de la Commission.

W. S. Brancker, Major-Général,
Président de la Quatrième Session de la C. I. N. A.

Albert Roper,
Secrétaire Général de la C. I. N. A.

Signé:	Pour la Belgique:	A. Obert de Thieusies.
	Pour la Grande-Bretagne:	Crewe.
	Pour le Canada:	Peter C. Larkin.
	Pour l'Australie:	W. S. Brancker.
	Pour l'Union Sud-Africaine:	E. Walton.
	Pour la Nouvelle-Zélande:	J. Allen.
	Pour l'État libre d'Irlande:	James McNeill.
	Pour l'Inde:	Crewe.
	Pour la France:	Pierre-Etienne Flandin.
	Pour la Grèce:	Leon. V. Melas.
	Pour l'Italie:	Romano Avezzana.
	Pour le Japon:	T. Shizuma. S. Okuyama.
	Pour la Perse:	Prince Samad.
	Pour le Portugal:	Joao Chagas.
	Pour le Royaume des Serbes, Croates et Slovènes:	M. Spalaikovitch.
	Pour le Siam:	Charoon.

VERTALING.

VERDRAG
houdende Regeling van de Luchtvaart van 13 October 1919.

De Vereenigde Staten van Amerika, België, Bolivia, Brazilië, het Britsche Rijk, China, Cuba, Ecuador, Frankrijk, Griekenland, Guatemala, Haïti, de Hedjaz, Honduras, Italië, Japan, Liberia, Nicaragua, Panama, Peru, Polen, Portugal, Roemenië, het Koninkrijk der Serven, Kroaten en Slovenen, Siam, Tsjechoslowakije en Uruguay.

Erkennende de vorderingen der luchtvaart en het algemeen belang van een gemeenschappelijke regeling;

Van oordeel, dat het noodig is om thans zekere beginselen en zekere regelen te stellen ter vermijding van geschillen;

Bezield met den wensch het vreedzaam verkeer tusschen volken door middel van luchtverbindingen te bevorderen;

Hebben besloten tot dat doel een verdrag te sluiten en hebben tot hun gevolmachtigden aangewezen, onder voorbehoud van het recht dezen voor de onderteekening door anderen te vervangen, t. w.:

De President van de Vereenigde Staten van Amerika:

the Honourable Frank Lyon Polk, Onder-Secretaris van Staat;

Zijne Majesteit de Koning der Belgen:

den Heer Paul Hymans, Minister van Buitenlandsche Zaken, Minister van Staat;

De President der Republiek Bolivia:

den Heer Ismaël Montes, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Bolivia te Parijs;

De President der Republiek Brazilië:

den Heer Olyntho de Magalhaës, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Brazilië te Parijs;

Zijne Majesteit de Koning van het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Britannië en Ierland en van de Britsche overzeesche gebieden, Keizer van Indië:

the Right Honourable David Lloyd George, M.P., Eersten Lord van de Schatkist en Eersten Minister,

en

voor Canada,

the Honourable Sir Albert Edward Kemp, K.C.M.G., Minister van de Overzeesche Strijdkrachten;

voor het Gemeenebest Australië,

the Honourable George Foster Pearce, Minister van Defensie;

voor de Unie van Zuid-Afrika,

the Right Honourable Viscount Milner, G.C.B., G.C.M.G.;

voor Nieuw-Zeeland,

the Honourable Sir Thomas Mackenzie, K.C.M.G., Hoogen Commissaris voor Nieuw-Zeeland in het Vereenigd Koninkrijk;

voor Indië,

the Right Honourable Baron Sinha, K.C., Onder-Secretaris van Staat voor Indië;

De President der Chineesche Republiek:

den Heer Vikyiųn Wellington Koo, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van China te Washington;

De President der Republiek Cuba:

den Heer Antonio Sanchez de Bustamante, Voorzitter van de Faculteit der Rechtswetenschappen aan de Universiteit van Havana, Voorzitter van het Cubaansche Genootschap voor Internationaal Recht;

De President der Republiek Ecuador:

den Heer Enrique Dorn y de Alsùa, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Ecuador te Parijs;

De President der Fransche Republiek:

den Heer Georges Clemenceau, President van den Raad van Ministers, Minister van Oorlog;

Zijne Majesteit de Koning der Hellenen:

den Heer Nicolas Politis, Minister van Buitenlandsche Zaken;

De President der Republiek Guatemala:

den Heer Joaquim Mendez, Oud-Minister van Staat van Openbare Werken en van Onderwijs, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Guatemala te Washington, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister in bijzondere zending te Parijs;

De President der Republiek Haïti:

den Heer Tertullien Guilbaud, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Haïti te Parijs;

Zijne Majesteit de Koning van den Hedjaz:

den Heer Rustem Haïdar;

De President der Republiek Honduras:

Dr. Policarpe Bonilla, in bijzondere zending te Washington, Oud-President der Republiek Honduras, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister;

Zijne Majesteit de Koning van Italië:

l'Onorevole Tommasso Tittoni, Senator van het Koninkrijk, Minister van Buitenlandsche Zaken;

Zijne Majesteit de Keizer van Japan:

den Heer K. Matsui, Buitengewoon en Gevolmachtigd Ambassadeur van Zijne Majesteit den Keizer van Japan te Parijs;

De President der Republiek Liberia:

the Honourable C. D. B. King, Secretaris van Staat;

De President der Republiek Nicaragua:

den Heer Salvador Chamorro, Voorzitter der Kamer van Afgevaardigden;

De President der Republiek Panama:

den Heer Antonio Burgos, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Panama te Madrid;

De President der Republiek Peru:

den Heer Carlos G. Candamo, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Peru te Parijs;

De President der Poolsche Republiek:

den Heer Ignace J. Paderewski, Voorzitter van den Raad van Ministers, Minister van Buitenlandsche Zaken;

De President der Portugeesche Republiek:

Dr. Affonso da Costa, Oud-Voorzitter van den Raad van Ministers;

Zijne Majesteit de Koning van Roemenië:

den Heer Nicolas Misu, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Roemenië te Londen;

Zijne Majesteit de Koning der Serven, Kroaten en Slovenen:

den Heer Milenko R. Vesnitch, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Zijne Majesteit den Koning der Serven, Kroaten en Slovenen te Parijs;

Zijne Majesteit de Koning van Siam:

Zijne Hoogheid Prins Charoon, Buitengewoon Gezant en Gevolmachtigd Minister van Zijne Majesteit den Koning van Siam te Parijs;

De President der Tsjechoslowaaksche Republiek:

den Heer Charles Kramàř, Voorzitter van den Raad van Ministers;

De President der Republiek Uruguay:

den Heer Juan Antonio Buero, Minister van Nijverheid, Oud-Minister van Buitenlandsche Zaken;

die omtrent de volgende bepalingen zijn overeengekomen:

HOOFDSTUK I.

Algemeene bepalingen.

Artikel 1.

De Hooge verdragsluitende Partijen erkennen, dat elke Mogendheid de volledige en uitsluitende souvereiniteit heeft over de luchtruimte boven haar grondgebied.

In den zin van dit verdrag worden onder het grondgebied van een Staat geacht te zijn begrepen het grondgebied van het moederland en van de koloniën, alsmede de territoriale wateren, welke aan dat grondgebied grenzen.

Artikel 2.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich om in tijd van vrede, aan de luchtvaartuigen van de andere verdragsluitende Staten, vrijheid van vreedzaam verkeer te verleenen boven zijn grondgebied, mits de in dit verdrag vermelde bepalingen worden nageleefd.

De voorschriften, welke door een verdragsluitenden Staat, in zake de toelating boven zijn grondgebied van de tot de overige verdragsluitende Staten behoorende luchtvaartuigen, worden vastgesteld, moeten zonder onderscheid van nationaliteit worden toegepast.

Artikel 3.

Elke verdragsluitende Staat heeft het recht, om militaire redenen of in het belang van de openbare veiligheid, de luchtvaartuigen, behoorende tot de andere verdragsluitende Staten, te verbieden boven bepaalde gedeelte van zijn grondgebied te vliegen, op straffen, bij de in dien Staat geldende wet bepaald, en onder voorbehoud, dat in dit opzicht geen enkel onderscheid zal worden gemaakt tusschen de eigen particuliere luchtvaartuigen en die van de andere verdragsluitende Staten.

In dat geval zal de ligging en uitgestrektheid der verboden gebieden te voren worden bekend gemaakt en aan de overige verdragsluitende Staten worden medegedeeld.

Artikel 4.

Elk luchtvaartuig, dat boven een verboden gebied geraakt, is verplicht, zoodra het dit bemerkt, het noodsein te geven, genoemd in par. 17 van de bijlage D en moet zoo spoedig mogelijk landen buiten het verboden gebied op een der naastbijzijnde luchtvaartterreinen van den Staat, waarover op ongeoorloofde wijze is gevlogen

HOOFDSTUK II.

Nationaliteit der luchtvaartuigen.

Artikel 5.

Geen verdragsluitende Staat zal, tenzij bij een bijzondere en tijdelijke vergunning, het verkeer boven zijn grondgebied van

een luchtvaartuig, dat niet de nationaliteit van een der verdragsluitende Staten bezit, toelaten, behalve wanneer hij een afzonderlijk verdrag heeft gesloten met den Staat, in welks register het luchtvaartuig is ingeschreven. De bepalingen van dat afzonderlijk verdrag mogen geen inbreuk maken op de rechten der bij het onderhavige verdrag aangesloten Partijen en moeten overeenkomen met de in dat verdrag en zijn bijlagen gestelde regelen. Dat afzonderlijke verdrag zal worden medegedeeld aan de Internationale Luchtvaartcommissie, welke het ter kennis zal brengen van de overige verdragsluitende Staten.

Artikel 6.

De luchtvaartuigen bezitten de nationaliteit van den Staat, in welks register zij zijn ingeschreven, overeenkomstig de bepalingen van sectie I (*c*) van de bijlage A.

Artikel 7.

De luchtvaartuigen worden niet in het register van een der verdragsluitende Staten ingeschreven, dan wanneer zij in hun geheel het eigendom zijn van personen, die tot dien Staat behooren.

Een rechtspersoonlijkheid bezittende vereeniging kan slechts dan als eigenaar van een luchtvaartuig worden ingeschreven, wanneer zij de nationaliteit bezit van den Staat, waar het luchtvaartuig is ingeschreven en de voorzitter der vereeniging en ten minste twee derde van de leden van het bestuur deze zelfde nationaliteit bezitten en de vereeniging voldoet aan alle andere voorwaarden, welke door de wetten van dien Staat zouden kunnen worden gesteld.

Artikel 8.

Een luchtvaartuig kan niet in meerdere Staten met geldende kracht zijn ingeschreven.

Artikel 9.

De verdragsluitende Staten zullen onder elkander uitwisselen en elke maand aan de in artikel 34 bedoelde Internationale Luchtvaartcommissie overleggen afschriften van de inschrijvingen en van de doorhalingen van de inschrijvingen, welke in de afgeloopen maand in hun inschrijvingsregister plaats vonden.

Artikel 10.

In de internationale luchtvaart moet elk luchtvaartuig overeenkomstig de voorschriften van de bijlage A een nationaliteits-

kenmerk en een inschrijvingskenmerk voeren, alsmede den naam en de woonplaats van den eigenaar

HOOFDSTUK III.

Bewijzen van luchtwaardigheid en van geschiktheid.

Artikel 11.

In de internationale luchtvaart moet elk luchtvaartuig, overeenkomstig de in de bijlage B vastgestelde bepalingen zijn voorzien van een bewijs van luchtwaardigheid, uitgereikt of geldig verklaard door den Staat, welks nationaliteit het luchtvaartuig bezit.

Artikel 12.

De gezagvoerder, de bestuurders, de mecaniciens en overige leden der bemanning van een luchtvaartuig moeten zijn voorzien van bewijzen van geschiktheid en vergunningen, welke overeenkomstig de in de bijlage E vastgestelde regelen zijn afgegeven of geldig verklaard door den Staat, welks nationaliteit het luchtvaartuig bezit.

Artikel 13.

Het bewijs van luchtwaardigheid, de bewijzen van geschiktheid en de vergunningen, welke zijn uitgereikt of geldig verklaard door den Staat, welks nationaliteit het luchtvaartuig bezit, en overeenkomstig de in de bijlagen B en E en daarna door de Internationale Luchtvaartcommissie vastgestelde regelen zijn ingericht, worden door de overige Staten erkend.

Elke Staat heeft het recht wat betreft het vliegen binnen de grenzen van en boven zijn eigen grondgebied, de bewijzen van geschiktheid en vergunningen, welke aan een tot dien Staat behoorend persoon door een anderen verdragsluitenden Staat zijn uitgereikt, niet te erkennen.

Artikel 14.

Geen inrichting voor radio-telegrafie mag door een luchtvaartuig worden medegevoerd zonder een bijzondere vergunning, afgegeven door den Staat, welks nationaliteit het luchtvaartuig bezit. Deze inrichtingen mogen slechts worden bediend door leden der bemanning, die tot dat doel voorzien zijn van een bijzondere vergunning.

Elk luchtvaartuig, dat gebruikt wordt voor het openbaar ver-

voer en plaats biedt voor ten minste tien personen, moet zijn uitgerust met inrichtingen voor radio-telegrafie (voor zenden en voor ontvangen), wanneer de regels voor het gebruik van die inrichtingen door de Internationale Luchtvaartcommissie zullen zijn vastgesteld.

Deze Commissie kan later de verplichting tot het medevoeren van inrichtingen voor radio-telegrafie uitbreiden tot alle overige klassen van luchtvaartuigen onder de voorwaarden en overeenkomstig de regelen, die zij zal vaststellen.

HOOFDSTUK IV.

Toelating tot de luchtvaart boven vreemd grondgebied.

Artikel 15.

Elk luchtvaartuig van een verdragsluitenden Staat heeft het recht over een anderen Staat heen te vliegen zonder er te landen. In dat geval is het verplicht de route te volgen, vastgesteld door den Staat waarover het vliegt. Evenwel is het, om redenen van openbare orde, verplicht te landen, indien het daartoe het bevel ontvangt door middel van de in de bijlage D bedoelde seinen.

Elk luchtvaartuig, dat zich van den eenen Staat naar den anderen begeeft, moet, indien de voorschriften in den laatst bedoelden Staat dit vorderen, landen op een der door dezen aangewezen luchtvaartterreinen. Opgave van deze luchtvaartterreinen zal door de verdragsluitende Staten worden gedaan aan de Internationale Luchtvaartcommissie, welke deze opgave zal doorzenden aan alle verdragsluitende Staten.

De instelling van internationale luchtverbindingen is onderworpen aan de toestemming van de Staten, over welker gebied deze verbindingen voeren.

Artikel 16.

Elke verdragsluitende Staat heeft het recht ten behoeve van zijn nationale luchtvaartuigen voorbehouden en beperkende bepalingen te maken ten aanzien van het vervoer als bedrijf uitgeoefend van personen en goederen tusschen twee punten van zijn grondgebied.

Deze voorbehouden en beperkende bepalingen zullen onmiddellijk worden bekendgemaakt en medegedeeld aan de Internationale Luchtvaartcommissie, die dezelve ter kennis zal brengen van de andere verdragsluitende Staten.

Artikel 17.

De luchtvaartuigen, behoorende tot een verdragsluitenden Staat, welke voorbehouden en beperkende bepalingen heeft gemaakt overeenkomstig artikel 16, kunnen in elken anderen verdragsluitenden Staat aan dezelfde voorbehouden en beperkende bepalingen worden onderworpen, zelfs indien laatstgenoemde Staat die voorbehouden en beperkende bepalingen niet aan andere vreemde luchtvaartuigen oplegt.

Artikel 18.

Elk luchtvaartuig, dat boven het gebied van een verdragsluitenden Staat of daar overheen vliegt, zal ook in het geval het daarbij redelijkerwijze noodzakelijk te achten landingen doet of oponthouden heeft, kunnen worden onttrokken aan beslag, gelegd op grond van nabootsing van een patent, teekening of model, indien zekerheid wordt gesteld; het bedrag van die zekerheid zal bij gebreke aan minnelijke schikking, zoo spoedig mogelijk door de bevoegde autoriteit ter plaatse van de inbeslagneming worden bepaald.

HOOFDSTUK V.

Voorschriften in acht te nemen bij vertrek, gedurende de vlucht en bij landing.

Artikel 19.

Elk luchtvaartuig, dat deelneemt aan de internationale luchtvaart, moet zijn voorzien van:

a. een bewijs van inschrijving, overeenkomstig het bepaalde in de bijlage A;

b. een bewijs van luchtwaardigheid, overeenkomstig het bepaalde in de bijlage B;

c. de bewijzen van geschiktheid en vergunningen van den gezagvoerder, de bestuurders en de bemanning, overeenkomstig het bepaalde in de bijlage E;

d. indien het passagiers vervoert: een naamlijst van deze;

e. indien het goederen vervoert: de cognossementen en het manifest van lading;

f. de luchtvaartuigboeken, overeenkomstig het bepaalde in de bijlage C;

g. indien het is uitgerust met een inrichting voor radio-telegrafie: de vergunning voorgeschreven in artikel 14.

Artikel 20.

De luchtvaartuigboeken moeten gedurende twee jaren na de laatste aanteekening, welke daarin plaats vond, worden bewaard.

Artikel 21.

Bij vertrek en landing van een luchtvaartuig hebben de autoriteiten van het land, in alle gevallen, het recht het luchtvaartuig te onderzoeken en alle bescheiden, waarvan het moet zijn voorzien, te verifieeren.

Artikel 22.

De luchtvaartuigen der verdragsluitende Staten hebben bij landing en in het bijzonder in geval van een noodlanding, recht op dezelfde mate van hulpverleening als de eigen luchtvaartuigen.

Artikel 23.

Inzake de redding en berging van op zee verongelukte luchtvaartuigen worden, voor zoover niet anders is overeengekomen, de beginselen van het zeerecht toegepast.

Artikel 24.

Elk luchtvaartterrein van een verdragsluitenden Staat is, indien het tegen betaling van zekere rechten is opengesteld voor het algemeen gebruik door de eigen luchtvaartuigen, onder dezelfde voorwaarden opengesteld voor de luchtvaartuigen, behoorende tot de andere verdragsluitende Staten.

Er zal voor elk dezer luchtvaartterreinen een algemeen tarief voor de landings- en verblijfkosten zijn, dat gelijkelijk geldt voor de eigen en de vreemde luchtvaartuigen.

Artikel 25.

Elk der verdragsluitende Staten verbindt zich de noodige maatregelen te treffen, ten einde te verzekeren, dat alle luchtvaartuigen, welke zich boven zijn grondgebied bevinden, alsmede alle luchtvaartuigen, welke zijn nationaliteitskenmerk voeren, waar deze laatste zich ook mogen bevinden, de voorschriften vervat in de bijlage D naleven.

Elk der verdragsluitende Staten verbindt zich de noodige maatregelen te nemen om het vervolgen en het straffen van de overtreders mogelijk te maken.

HOOFDSTUK VI.

Verboden vervoer.

Artikel 26.

Het vervoer met een luchtvaartuig van ontplofbare stoffen, oorlogswapenen en oorlogsmunitie is in de internationale luchtvaart verboden. Het is een vreemd luchtvaartuig niet toegestaan zoodanige voorwerpen te vervoeren tusschen twee punten van het grondgebied van een zelfden verdragsluitenden Staat.

Artikel 27.

Elke Staat mag het vervoer of het gebruik van fotografische toestellen in de luchtvaart verbieden of regelen. Elke zoodanige regeling moet onmiddellijk worden medegedeeld aan de Internationale Luchtvaartcommissie, welke deze mededeeling ter kennis zal brengen van de andere verdragsluitende Staten.

Artikel 28.

Om redenen van openbare veiligheid, kan elke verdragsluitende Staat het vervoer van andere dan de in de artikelen 26 en 27 genoemde voorwerpen aan beperkende bepalingen onderwerpen. Deze bepalingen moeten onmiddellijk aan de Internationale Luchtvaartcommissie worden medegedeeld, welke deze mededeeling ter kennis van de andere verdragsluitende Staten zal brengen.

Artikel 29.

Alle beperkende bepalingen, bedoeld in artikel 28, moeten gelijkelijk worden toegepast op de eigen en de vreemde luchtvaartuigen.

HOOFDSTUK VII.

Staatsluchtvaartuigen.

Artikel 30.

Als staatsluchtvaartuigen worden beschouwd:

a. De militaire luchtvaartuigen.

b. De luchtvaartuigen, uitsluitend gebruikt in een tak van Staatsdienst, zooals post, douane, politie.

De overige luchtvaartuigen worden beschouwd als particuliere luchtvaartuigen.

Alle Staatsluchtvaartuigen, met uitzondering van de militaire, douane- en politieluchtvaartuigen, worden behandeld als particuliere luchtvaartuigen en zijn uit dien hoofde onderworpen aan alle bepalingen van dit verdrag.

Artikel 31.

Elk luchtvaartuig onder het bevel van een daartoe aangesteld militair wordt als een militair luchtvaartuig beschouwd.

Artikel 32.

Geen militair luchtvaartuig van een verdragsluitenden Staat zal over het grondgebied van een anderen verdragsluitenden Staat vliegen, of daarop landen, tenzij het daartoe bijzondere vergunning heeft gekregen. In dat geval geniet het militaire luchtvaartuig, tenzij anders is bepaald, in beginsel de voorrechten, welke gewoonlijk zijn toegestaan aan vreemde oorlogsschepen.

Een militair luchtvaartuig, dat genoodzaakt is te landen of dat een uitnoodiging of een bevel ontvangt om te landen, verkrijgt op grond van deze omstandigheid geen der in het eerste lid bedoelde voorrechten.

Artikel 33.

Bijzondere overeenkomsten, tusschen de Staten afzonderlijk gesloten, bepalen in welke gevallen de politie- en de douaneluchtvaartuigen toestemming kunnen krijgen om de grens over te vliegen. Deze luchtvaartuigen kunnen in geen geval aanspraak maken op de voorrechten, bedoeld in artikel 32.

HOOFDSTUK VIII.

Internationale Luchtvaartcommissie.

Artikel 34.

Er wordt onder den naam van Internationale Luchtvaartcommissie een permanente internationale Commissie ingesteld, staande onder het gezag van den Volkenbond en samengesteld uit:

twee vertegenwoordigers van elk der volgende Staten: de Vereenigde Staten van Amerika, Frankrijk, Italië en Japan;

één vertegenwoordiger van Groot-Britannië en één van elk der Britsche Dominions en van Indië;

één vertegenwoordiger van elk der overige verdragsluitende Staten.

Elke Staat, welke in de Commissie is vertegenwoordigd (Groot-Britannië met zijn Dominions en Indië worden voor dit doel als één Staat gerekend), heeft één stem.

De Internationale Luchtvaartcommissie bepaalt de regelen voor haar eigen werkwijze en de plaats, waar zij permanent zal zijn gevestigd, maar het staat haar vrij te vergaderen op zoodanige plaatsen, als zij geschikt acht. Hare eerste vergadering vindt te Parijs plaats. De oproep voor deze vergadering geschiedt door de Fransche Regeering, zoodra de meerderheid van de Staten, die het verdrag hebben geteekend, haar hun bekrachtiging van dit verdrag zal hebben medegedeeld.

Deze Commissie heeft de volgende bevoegdheden:

a. het ontvangen van de voorstellen van elken verdragsluitenden Staat of het doen van voorstellen aan dezen tot wijziging of verbetering van de bepalingen van dit verdrag; het bekend maken van de aangenomen wijzigingen;

b. het uitoefenen van de bevoegdheden, welke haar zijn toegekend bij dit artikel en bij de artikelen 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 en 37 van dit verdrag;

c. het aanbrengen van alle verbeteringen in de bepalingen der bijlagen A tot G;

d. het verzamelen en mededeelen aan de verdragsluitende Staten van de berichten van elken aard, betreffende de internationale luchtvaart;

e. het verzamelen en mededeelen aan de verdragsluitende Staten van alle berichten betreffende radio-telegrafie, meteorologie en geneeskunde, welke van belang zijn voor de luchtvaart;

f. de zorg voor de uitgave van kaarten ten behoeve van de luchtvaart, overeenkomstig de bepalingen van de bijlage F;

g. het dienen van raad betreffende de vraagstukken, welke de Staten aan haar onderzoek mochten onderwerpen.

Elke wijziging in de bepalingen van een der bijlagen, welke ook, kan door de Internationale Luchtvaartcommissie worden aangebracht, wanneer die wijziging zal zijn goedgekeurd door drie-vierde van het grootst mogelijke aantal stemmen, die zouden kunnen worden uitgebracht, indien alle Staten aanwezig waren; die meerderheid moet daarenboven bevatten ten minste drie der volgende vijf Staten: de Vereenigde Staten van Amerika, het Britsche Keizerrijk, Frankrijk, Italië, Japan. Die wijziging zal van kracht zijn, zoodra zij door de Internationale Luchtvaartcommissie aan alle verdragsluitende Staten zal zijn bekend gemaakt.

Elke voorgestelde wijziging van de artikelen van dit verdrag wordt onderzocht door de Internationale Luchtvaartcommissie, hetzij dat het voorstel afkomstig is van een der verdragsluitende Staten, hetzij van de Commissie zelve. Geen zoodanige wijziging mag ter goedkeuring aan de verdragsluitende Staten worden voorgesteld, dan wanneer zij zal zijn goedgekeurd door ten minste twee-derde van het grootst mogelijke aantal stemmen.

De wijzigingen, welke zijn aangebracht in de artikelen van dit verdrag (met uitzondering van de bijlagen) moeten, alvorens zij van kracht worden, uitdrukkelijk door de verdragsluitende Staten worden aangenomen.

De kosten van inrichting en instandhouding van de Internationale Luchtvaartcommissie worden door de verdragsluitende Staten gedragen; het totaal der kosten zal worden verdeeld in de verhouding van twee deelen voor de Vereenigde Staten van Amerika, het Britsche Keizerrijk, Frankrijk, Italië en Japan, en van één deel voor elk der overige Staten.

De kosten, veroorzaakt door het zenden van technische afgevaardigden, worden gedragen door de Staten, waartoe die afgevaardigden behooren.

HOOFDSTUK IX.

Slotbepalingen.

Artikel 35.

De Hooge verdragsluitende Partijen verbinden zich, elk voor zooveel haar aangaat, om zooveel mogelijk samen te werken aan de internationale regelingen betreffende:

a. het verzamelen en verspreiden van hetzij statistische, hetzij gewone of bijzondere weerberichten, overeenkomstig de bepalingen van de bijlage G;

b. de uitgave van standaard-luchtvaartkaarten, alsmede het instellen van een éénvormig systeem van grondmerken ten dienste van de luchtvaart, overeenkomstig de bepalingen van de bijlage F;

c. het gebruik van radio-telegrafie in de luchtvaart, het inrichten van de noodige stations voor radio-telegrafie, alsmede de naleving van de internationale reglementen, betreffende radiotelegrafie.

Artikel 36.

Algemeene bepalingen, betreffende douane in verband met de internationale luchtvaart, vormen het onderwerp van een bijzondere overeenkomst, welke is vervat in de bijlage H van dit verdrag.

Geen bepaling van dit verdrag mag aldus worden uitgelegd als zoude zij beletten, dat de verdragsluitende Staten, overeenkomstig de in dit verdrag neergelegde beginselen, onderling bijzondere regelingen treffen in zake douane, politie, post of in zake eenig ander onderwerp van algemeen belang in verband met de luchtvaart. Deze regelingen moeten onmiddellijk worden medegedeeld aan de Internationale Luchtvaartcommissie, welke de andere verdragsluitende Staten er mede in kennis zal stellen.

Artikel 37.

In geval van een verschil van meening tusschen twee of meer Staten betreffende de uitlegging van dit verdrag, zal het punt van geschil worden opgelost door het Permanente Hof van Internationale Justitie, dat zal worden opgericht door den Volkenbond en, tot de instelling van dat Hof, door arbitrage.

Indien de partijen in zake de keuze van scheidslieden niet tot overeenstemming komen, zullen zij als volgt te werk gaan:

Elk der partijen benoemt een scheidsman en de scheidslieden komen samen om een derden scheidsman te benoemen. Indien de scheidslieden niet tot overeenstemming kunnen komen, zullen de partijen elk een derden Staat aanwijzen en de aldus aangewezen Staten zullen overgaan tot de benoeming van den derden scheidsman, hetzij bij gemeen overleg, hetzij door ieder een naam voor te stellen en daarna het lot tusschen die beide te laten beslissen.

Meeningsverschillen in zake de technische regelingen, welke als bijlagen bij dit verdrag zijn gevoegd, worden door de Internationale Luchtvaartcommissie bij meerderheid van stemmen beslist.

Indien het geschil betrekking mocht hebben op de vraag, of sprake is van de uitlegging van het verdrag zelf, dan wel van een der reglementen, is het de taak van het in het eerste lid van dit artikel bedoelde scheidsgerecht, om in hoogste instantie te beslissen.

Artikel 38.

In geval van oorlog maken de bepalingen van dit verdrag geen inbreuk op de vrijheid van handelen van de verdragsluitende Staten, hetzij als oorlogvoerenden, hetzij als neutralen.

Artikel 39.

De bepalingen van dit verdrag worden aangevuld door de bijlagen A—H, welke behoudens het bepaalde in artikel 34, onder c, dezelfde waarde hebben en ter zelfder tijd in werking treden als het verdrag zelf.

Artikel 40.

De Britsche Dominions en Indië worden, ten aanzien van dit verdrag, als Staten beschouwd.

De gebieden en de personen, behoorende tot de protectoraatlanden of tot de gebieden, beheerd in naam van den Volkenbond, worden, ten aanzien van dit verdrag, gelijkgesteld met de gebieden en de personen, behoorende tot den Staat, welke als beschermer of mandataris optreedt.

Artikel 41.

De Staten, welke niet hebben deelgenomen aan den oorlog van 1914—1919, mogen tot dit verdrag toetreden.

Die toetreding zal langs diplomatieken weg worden medegedeeld aan de Regeering der Fransche Republiek en door deze aan alle Staten, die dit verdrag hebben onderteekend of tot hetzelve zijn toegetreden.

Artikel 42.

Elke Staat, welke aan den oorlog van 1914—1919 heeft deelgenomen en welke dit verdrag niet onderteekend heeft, mag slechts tot toetreding tot dit verdrag worden toegelaten, indien hij lid is van den Volkenbond, of, tot 1 Januari 1923, indien zijn toetreding wordt goedgekeurd door de geallieerde en geassocieerde Mogendheden, welke het Vredesverdrag, dat met genoemden Staat is gesloten, hebben onderteekend. Na 1 Januari 1923 zal die toetreding kunnen worden toegestaan, indien zij is goedgekeurd door ten minste drie-vierde der Staten, welke het verdrag onderteekend hebben of tot hetzelve zijn toegetreden,

stemmende volgens de in artikel 34 van dit verdrag vastgestelde voorschriften.

De verzoeken om te mogen toetreden worden gericht tot de Regeering der Fransche Republiek, welke dezelve zal mededeelen aan de overige verdragsluitende Mogendheden. Tenzij de Staat, welke het verzoek heeft gedaan, van rechtswege als lid van den Volkenbond wordt toegelaten, zal de Fransche Regeering de stemmen van genoemde Mogendheden in ontvangst nemen en dezen laatsten den uitslag van de stemming berichten.

Artikel 43.

Dit verdrag kan niet worden opgezegd vóór 1 Januari 1922. In geval van opzegging moet deze ter kennis worden gebracht van de Regeering der Fransche Republiek, die daarvan mededeeling zal doen aan de andere verdragsluitende Partijen. Die opzegging zal niet dan na verloop van ten minste een jaar na die kennisgeving van kracht zijn en slechts gelden ten aanzien van de Mogendheid, welke daartoe is overgegaan.

Dit verdrag zal worden bekrachtigd.

Elke Mogendheid zal haar bekrachtiging doen toekomen aan de Fransche Regeering, door wier tusschenkomst hiervan mededeeling zal worden gedaan aan de overige Mogendheden, die het verdrag teekenden.

De bekrachtigingsoorkonden zullen worden bewaard in de archieven der Fransche Regeering.

Dit verdrag treedt voor elke Mogendheid, die het geteekend heeft, veertig dagen na de nederlegging van haar bekrachtigingsoorkonde in werking tegenover de overige Mogendheden, die het reeds bekrachtigd hebben.

Na het van kracht worden van dit verdrag zendt de Fransche Regeering een gewaarmerkt afschrift van hetzelve aan de Mogendheden, die, op grond van de vredesverdragen, zich hebben verbonden voorschriften inzake de luchtvaart toe te passen overeenkomstig de voorschriften van dit verdrag.

Gedaan te Parijs, den dertienden October negentienhonderd negentien, in één exemplaar, hetwelk zal worden bewaard in de archieven van de Regeering der Fransche Republieke, en waarvan gewaarmerkte afschriften aan de verdragsluitende Staten zullen worden toegezonden. Genoemd exemplaar, als hierboven gedateerd, kan tot en met den twaalfden April 1920 worden geteekend.

Ter oorkonde waarvan de hierna genoemde gevolmachtigden, wier volmachten in goeden en behoorlijken vorm zijn bevonden, dit verdrag, waarvan de Fransche, de Engelsche en de Italiaansche tekst gelijke waarde zullen hebben, hebben geteekend.

(L.S.) HUGH C. WALLACE.
(L.S.) ROLIN-JAEQUEMYNS.
(L.S.) ISMAEL MONTES.
(L.S.) RAUL FERNANDES.
(L.S.) EYRE A. CROWE.
(L.S.) GEORGE H. PERLEY.
(L.S.) ANDREW FISHER.
(L.S.) R. A. BLANKENBERG.
(L.S.) THOMAS MACKENZIE.
(L.S.) EYRE A. CROWE.
(L.S.) V. K. WELLINGTON KOO.
(L.S.) RAFAEL MARTINEZ ORTIZ.
(L.S.) E. DORN Y DE ALSUA.
(L.S.) S. PICHON.
(L.S.) N. POLITIS.
(L.S.) GUILLERMO MATOS PACHECHO.
(L.S.) VITTORIO SCIALOJA.
(L.S.) K. MATSUI.
(L.S.) ANTONIO BURGOS.
(L.S.) I. J. PADEREWSKI.
(L.S.) AFFONSO COSTA.
(L.S.) ALEX. VAIDA VOEVOD.
(L.S.) DR. ANTE TRUMBIC.
(L.S.) CHAROON.
(L.S.) STEFAN OSUSKY.
(L.S.) J. A. BUERO.